Proyección Continental del Brasil - Mario Travassos

INTRODUCCIÓN

Es preciso Leer Proyección continental del Brasil a la luz de los postulados de la Geografía. Política —por lo menos de los que faciliten la comprensión de los fenómenos geopolíticos estudiados en sus páginas—, simplemente como casos particulares de leyes generales ya establecidas.

ha tendencia de los Estados a poseer varias salidas al mar, si es posible a mares diferentes; la aspiración que tienen al dominio de la totalidad de las cuencas hidrográficas y, por último, la tendencia a. extender sus dominios hasta donde el tráfico sea capaz de - llevarlos son los postulados esenciales para la comprensión del complejo geopolítica sudamericano.

El encuadramiento de la masa continental por dos océanos diferentes, al Este el Atlántico, al Oeste el Pacífico; la oposición, impuesta por 'circunstancias decisivas, entre las dos mayores cuencas hidrográficas del continente, amibas en la vertiente atlántica, la del Amazonas al Norte y la del Plata al Sur: la existencia de países mediterráneos —el caso de Bolivia y del Paraguay— precisamente en la región en donde chocan aquellos antagonismos constituyen los hechos que dan lugar a la eclosión de fenómenos geopolíticos de la más extensa y profunda, repercusión continental.

Y es ineludible la situación del Brasil en ese complejo de fenómenos por su extensión y su posición geográfica. Están bajo su dominio las bocas y el curso inferior y medio del Amazonas, o sea lo principal de todo ese gran río, del mismo modo que una gran parte de los orígenes de la cuenca del Plata, cuya desembocadura está bajo bandera argentina; cerca de dos tercios de la costa del Atlántico sur le pertenecen, poseyendo los puertos mejor situados en relación a las grandes mas de circulación marítima y

aérea.

La tendencia a poseer varias salidas al mar impulsó al pequeño Estado de Brandeburgo a transformarse en el Estado Prusiano y, más tarde, en el moderno Imperio Alemán. Lo que orientó sus actividades políticas en el siglo XIX fue, primero, el deseo de simple acceso al mar (Báltico) mediante las adquisiciones territoriales, hasta la muerte del Gran Elector y de Federico el Grande; después el de la salida a dos mares diferentes (Báltico y mar del Norte) y las alianzas con Estados vecinos, que permitiesen llegar a puertos de un mar fundamentalmente diferente de aquellos otros dos (Mediterráneo).

Rusia no pudo conformarse con sus extensas costas en el mar Glacial Ártico ni con sus salidas al Báltico y al mar Negro; siempre aspiró a tener salidas libres al Pacífico, así como en las proximidades del mar de Noruega y también en él océano Indico.

Las guerras balcánicas hallaron la mejor parte de sus estímulos en la aspiración de poseer varias salidas al mar. Durante la Gran Guerra, Bulgaria no aspiraba a otra cosa que a extender sus costas hasta las bocas del Danubio y hasta el mar Egeo, más allá de Ka-vala. La formación de la Gran Servia, en oposición a la Pequeña Servia, anterior a la Guerra Mundial, significa la expansión hasta las costas del Adriático.

La apertura de canales, ligando mares u océanos, también responde a los imperativos de esas tendencias, como en Panamá, Suez y Kiel.

Entre ellos sobresale el canal de Panamá, especie de resumen, de síntesis, de los múltiples accesos a dos océanos diferentes de que dispone Estados Unidos de Norteamérica, con la posesión de sus vastísimas costas en el Atlántico y en el Pacífico, bien articuladas con esos océanos y ricamente servidas por vías transcontinentales.

Mientras el canal de Suez es esencialmente una empresa financiera y comercial, un negocio de remuneración prevista, y el canal de Kiel

representa la solución de los problemas locales, ligados a circunstancias particulares de la hidrografía de la costa alemana, el canal de Panamá responde exclusivamente a necesidades políticas, para las cuales no. basta la intercomunicación terrestre intensa, entre el Atlántico y el Pacífico, a través del territorio norteamericano.

Sin embargo, el fundamento de todos es la multiplicación de salidas al mar, en dichos casos a mares diferentes.

En el cuadro de esos ejemplos no es difícil apreciar las consecuencias, mediatas e inmediatas, del antagonismo entre el Atlántico y el Pacífico; en cuanto a América del Sur, se debe considerar especialmente el cinturón de los pequeños Estados del Pacífico —apretados entre una estrecha faja de la costa y los profundos valles andinos—, obligados, para comunicarse con los grandes centros de la civilización moderna, a utilizar el canal de Panamá o a dar la vuelta por el estrecho de Magallanes, con respecto a los dos grandes Estados del Atlántico sur, el Brasil y la Argentina.

Son innumerables los ejemplos, en todo el mundo, de las orientaciones políticas resultantes de la aspiración de los Estados al dominio de la totalidad de las cuencas hidrográficas. Cualquier potencia que disponga de una sección navegable de un río tiende a extender su dominio hasta la desembocadura, del mismo modo que, inversamente, cuando una potencia se apodera de la boca de un cauce tiende a expandirse, remontando la corriente, en busca de los afluentes, inclusive para adueñarse de las fuentes reguladoras de los ríos.

La gran preocupación de Rusia en Asia fue siempre extender su influencia al curso superior del río Amur, así como incorporar a. su dominio las cuencas de los más lejanos afluentes de todos los ríos siberianos.

De la red hidrográfica de Asia, una parte se halla sometida al dominio británico, como acontece con sus ríos meridionales, cuyos afluentes son un objetivo de la expansión británica; otra parte pertenece a China, como

ocurre con los ríos que desaguan en el Pacífico.

Sin embargo, desde que Inglaterra se instaló en la desembocadura del Yang-Tse-Kiang, se tornó posible para la influencia británica remontar las aguas y así ampliar su esfera de acción económica. Si no fuera por la Guerra de los Boers y el posterior acuerdo anglogermano, el valle del Yang-Tse-Kiang no se habría repartido entre las influencias de ambos contratantes y habría quedado exclusivamente sometido a la influencia británica. Con todo, Inglaterra no se limitó a las restricciones del acuerdo, pues, con el camino a través del Tíbet, consideró a la rica provincia china de Sze-Tchuem, situada en el curso superior del Yang-Tse-Kiang, como una nueva base de partida para extender su influencia, ahora aguas abajo.

En particular, en el Asia occidental es digna de mención la cuenca del Éufrates y del Tigris, a la cual había llegado Alemania, mediante el trazado del ferrocarril de Bagdad, par el curso medio de los dos ríos, mientras Inglaterra instalaba en la zona de la desembocadura los focos de su influencia política, conquistando la navegación del curso inferior. Son bien conocidas las consecuencias de esos dos impulsos políticos, orientados en sentido inverso, uno aguas abajo y otro aguas arriba.

Del sistema hidrográfico del Congo participaron varias potencias; Francia, después Portugal, en seguida Alemania, además de-Inglaterra, que poseía, en parte, el curso superior de los afluentes-principales del mismo, lo que explica la incertidumbre y la inseguridad del Estado del Congo.

Tanto Inglaterra como Alemania trataron de penetrar en el territorio del Alto Congo por medio de líneas férreas, partiendo de la costa atlántica y prolongándolas a través de la colonia portuguesa de Angola. Además de eso, Alemania insistía en mejorar las comunicaciones de su dominio de Camerún con la región del Congo, lanzándose para el Este, en la dirección general del África Oriental alemana.

En torno del Nilo y del Níger se produjeron actividades políticas semejantes, especialmente en cuanto al Nilo, las que se prolongaron, siendo la principal fuente de discordias entre Inglaterra y Francia. A pesar del dominio definitivo que Inglaterra obtuvo sobre el Nilo, después de la expulsión de los franceses de la región de Fashoda, tuvo que consolidarlo con la sumisión del Sudán, el dominio del curso superior del famoso río, hasta el lago Victoria, y el acceso de allí al océano Índico.

La participación económica de Alemania en el Danubio, como-vía comercial, al mismo tiempo que ligó más a Austria a sus objetivos políticos, condujo al Estado alemán a intervenir intensamente en los sucesos balcánicos.

Inversamente, la posesión por Alemania de la desembocadura del Vístula; aunque no la llevó a extender su dominio a toda la cuenca de esa gran vía fluvial, por motivos de orden político relacionados con el elemento polaco, la obligó a oponerse, por una política vigilante, a la ambición rusopolaca de extender su dominio desde el curso medio a toda la cuenca del Vístula.

La desembocadura del río Colorado en territorio mexicano, cuya cuenca pertenece en su casi totalidad a Estados Unidos de 'Norteamérica, gravita ciertamente en la actitud permanente de la política yanqui con respecto a México.
En presencia de esos ejemplos, recogidos un poco de todas partes, es indiscutible la complejidad de los problemas políticos originados en las vastas y múltiples regiones hidrográficas de América del Sur, que se manifiestan desde la época colonial y se mantienen en estado latente después de la formación de los Estados sudamericanos.

Son tales las circunstancias, y presentan tal gravedad, que hay quien hace él pronóstico de profundas modificaciones en el mapa político de la América del Sur, principalmente por el hecho de que cada una de sus

cuencas se encuentra bajo la bandera de más de un Estado: la del Orinoco, repartida entre Venezuela y Colombia; la del Amazonas, con su prodigiosa red de afluentes, entre Brasil, Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia; la del Uruguay, entre Brasil, Argentina y Uruguay; la del Paraguay, entre Brasil, Bolivia, Paraguay y Argentina; la del Paraná, entre Brasil, Paraguay y Argentina.

Sería largo para esta introducción citar aquí, aunque sumariamente, los innumerables ejemplos que la historia humana nos ofrece para confirmar la tendencia de los Estados a extender sus dominios hasta donde el tráfico sea capaz de llevarlos, siempre en provecho de sus propios intereses.

Las luchas por el dominio del Mediterráneo, las guerras de la Edad Media, las campañas de Carlomagno para llevar su soberanía de Atenas a la India, la ocupación de la península itálica y de Sicilia, como consecuencia de la aparición de Roma y sus campañas por la conquista de la península balcánica y, en general, toda la historia de las invasiones de los tiempos antiguos proporcionaría ejemplos de los más convincentes. Lo mismo sucedería en los tiempos modernos, bajo la fórmula de una unidad nacional, de que son pruebas la creación del Imperio Alemán, la unidad de Italia, la aspiración a una Gran Grecia, a una Gran Bulgaria y a una Gran Servia.

La Guerra Mundial es la consecuencia de estos esfuerzos por extender el dominio en nombre de la unidad nacional, traducida por la coerción política de bloques étnicos, del mismo modo que el tratado de Versalles y la reacción igual y contraria a esa acción. La postguerra se caracteriza por la recuperación del terreno perdido.

En el continente sudamericano las actividades políticas accionadas por este último postulado constituyen pruebas de claridad meridiana.

El envío de expediciones y los esfuerzos en llevar sus límites meridionales hasta las márgenes del Plata, en lo que respecta a Brasil, son ejemplos

por demás significativos.

Contemporáneamente, la magnífica expansión del Estado argentino, que cada vez más consolida la irradiación incomparable de su influencia, a la sombra de una misma lengua, de una misma religión y de la continuidad territorial que inspiraron los antiguos virreinatos, es más que un ejemplo, pues es una verdadera lección.

El Estado argentino, con el desarrollo de las comunicaciones, -demuestra la más completa comprensión de su destino geopolítica en presencia de los dos antagonismos existentes y en el cuadro de la masa continental, principalmente porque, entre las formas de expansión, se decidió por el fomento de las comunicaciones terrestres.

La expansión política por medio de las comunicaciones marítimas llevaría al Estado argentino a una lucha inmediata con el Estado brasileño; en tal caso, el litoral sur del Brasil es el que determinaría los puntos de aplicación de las fuerzas expansionistas. La expansión terrestre alejó esa posibilidad, al mismo tiempo que, por líneas interiores, se manifiesta en la forma altamente simpática de solidaridad continental.

La red ferroviaria argentina es la resultante de tres impulsos geopolíticos de extrema valía, a saber: anhelos del Paraguay de poseer una salida al mar y aspiración de Bolivia y de Chile por varias salidas al mar; pero, sobre todo, la propia aspiración del dominio de la cuenca del Plata, cuya desembocadura está bajo bandera argentina,, reforzada por la tendencia a extender su influencia adonde ella pueda ser llevada por el barco y por los rieles.

Así Buenos Aires ya se une directamente con Santiago, La Paz y Asunción; el puente sobre el Uruguay, en Paso de los Libres, muy en breve la ligará con la capital del Brasil; la unión de las líneas argentinas, bolivianas y peruanas ya lleva la influencia argentina hasta el Cuzco, el caballero del anfiteatro amazónico, esbozándose de esta manera, por

iniciativa del Estado argentino, la segunda transcontinental sudamericana. En las proximidades de Cuzco (Perú) se halla la cabecera del valle de Ucayali, el que podrá ser unido fácilmente con el valle del Magdalena por los modernos medios de transporte (del mismo modo que Lima ya se liga a Iquitos), a su vez unido por el puerto de Cartagena con el mar de las Antillas, de intenso tráfico por la influencia norteamericana.

Estados Unidos de Norteamérica, el primero en materializar el sentido político de las líneas transcontinentales, dispone de algunas líneas férreas que unen las costas del Atlántico con las del Pacífico a través de su propio territorio, y son conocidos sus proyectos de repetir la hazaña, al menos una vez, por el territorio de los Estados de las, otras dos Américas.

El impulso de tales tentativas es el mismo que indujo a Rusia a llevar a cabo la obra gigantesca del Transiberiano e inspiró el proyecto que, atravesando la parte continental del continente asiático,- abriría un eje de comunicaciones de Siria hasta las costas orientales de la China, o los proyectos de Cecil Rhodes de una vía férrea del Cabo a El Cairo, atravesando el continente africano en el sentido de los meridianos, al lado de otras que encaran líneas transversales.

El Estado argentino tuvo la primacía de las transcontinentales en la América del Sur con el Transandino; su red ferroviaria, con la extensión hasta La Paz y de allí hacia el Cuzco, colabora en los planes de la gran línea transcontinental americana.

Es preciso, pues, no perder de vista, en el complejo de los fenómenos geopolíticos sudamericanos: - que para el Brasil asumen la más alta importancia los problemas resultantes del antagonismo oceánico, precisamente porque se proyectan a través de la oposición hidrográfica de las cuencas del Amazonas y del Plata; — que el Brasil es factor común en cuatro de los cinco casos geopolíticos representados por las grandes cuencas sudamericanas que, al fin, se resumen en el antagonismo entre él Amazonas y el Plata —bien definido por la oposición de sus aguas, por los

cuadros climatobotánicos de las respectivas cuencas y por la latitud en que desembocan en el Atlántico—, constituyendo dos compartimientos diferentes, por donde tienden a manifestarse las fuerzas antagónicas oriundas del Pacífico y del Atlántico; — que la amplitud de la influencia del Estado argentino, remontando la cuenca del Plata por valles y crestas, repercutiendo ya más allá de su propia órbita hidrográfica, tendiendo a extender su dominio por donde el tráfico sea capaz de llevarlo, se traduce, prácticamente, en un desequilibrio geopolítica en favor del Plata, en la lucha multisecular entre la cuenca del Plata y la del Amazonas.

Todo ello se puede deducir de la sumaria exposición de los principios y de los hechos mencionados en esta Introducción, breve como los capítulos que van a seguir, en cuya redacción predomina el sentido de síntesis.

A la luz de los postulados que esta Introducción procura demostrar con ejemplos, Proyección continental del Brasil puede considerarse como un ensayo, en el que se hace el cálculo de los componentes del inmenso sistema de fuerzas geopolíticas sudamericanas, para concluir que el Brasil, por su extensión y su situación geográfica, contiene indiscutiblemente la resultante política.

[Arriba]

PREFACIO

Leí y releí detenidamente Aspectos geográficos sudamericanos. Con la mayor insistencia recomiendo su estudio a nuestros hombres-de gobierno. En ese libro se tratan los más graves problemas de la existencia y el desarrollo de las naciones del continente, los asuntos mismos de la verdadera política, con mayúscula.

Evidentemente, es prematuro trazar rumbos definitivos. El trabajo no trata de hacerlo. Sólo investiga los factores; procura individualizarlos en

vista de lo que nos enseña la antropogeografía. Recordando que el porvenir económico, político y social de las agrupaciones humanas está como señalado por el relieve que los acontecimientos geogénicos y los factores fisiográficos determinaron en la superficie de los países que habitan, procuró Maño Travassos aplicar a nuestro continente las lecciones de Ratzel, de Brunhes, sus discípulos y émulos.
Enunciar la meta es expresar la complejidad y el arduo esfuerzo que exige la solución del enigma. Por más difícil que sea, es preciso hallar la solución, para bien del progreso y de la paz de esta fracción del mundo, y, entretanto, para tarea, tan vasta apenas algunos trazos están esbozados. Ni siquiera está grabado el alfabeto que deberá ser empleado.

A pesar de ello, conviene leer este primer ensayo. Es una tentativa para, poner método en el caos de nuestras iniciativas, tan desordenadas, procurando analizar los problemas a resolver, definiéndolos, viendo las reacciones recíprocas, las posibilidades presumibles, los factores que pueden surgir, los cuadrantes en que pueden aparecer y los puntos del horizonte en que son de esperar.

No es de desaliento la impresión. Es más de calma serena, sin deseos débiles y malsanos de ansias por ilusiones optimistas, quand méme.

Una primera lección se recoge de ese análisis; se otea el campo de acción.

Si este siglo debe ser el siglo del Pacífico y el de la América del Sur, es imprescindible sondear y definir las características de los términos en presencia. En cuanto a la América del Sur, son dignos de mención los dos océanos que la limitan, la permeabilidad antropogeográfica del continente en sí, las semejanzas y las oposiciones de sus zonas diversas, los imperialismos varios que la acercan, los otros que le son intrínsecos, los remedios, los errores a evitar y las formas propias de su desarrollo.

Es interesantísimo y acertado el cuadro que se trazó de los antagonismos oceánicos y, correlativamente, el de los antagonismos de las dos

vertientes que definen la espina dorsal de los Andes. No menos interesante es la descripción de los aspectos opuestos de la cuenca del Plata y la del Amazonas. Muestra cómo el conjunto atlántico tiende y tenderá naturalmente a sobrepasar, social y económicamente, el borde del Pacífico y, a ese respecto, es digno de la mayor ponderación lo que expresa sobre el influjo de los "nudos" y de los pasos de la Cordillera.

Pone en evidencia, cuáles son las líneas de menor resistencia u las posibles tentativas imperialistas, constituidas por el Mediterráneo, que es el mar de los Caribes, y el golfo de México, condensador de expansiones, por el predominio marítimo de las tierras que los cercan. Vuelve luminosamente clavo el papel de pacificador, con poder de coordinar y de suavizar conflictos, que puede corresponder al Brasil.

No deja de examinar, aunque sea superficialmente, el "punctum dolens" del continente —Bolivia—, oprimida por su situación angustiosa de país aislado, solicitado por tendencias externas antagónicas. Esboza cómo el canal de Panamá puede constituir en el noroeste de América del Sur una zona delicada de cismas políticos. No deja de hacer ver cómo el Uruguay sufre presiones análogas, entre las afinidades raciales con el Brasil y las solicitaciones políticas de la Argentina.

En todos esos casos se tiene la intención de resolver todo en la paz y en el progreso.

Y una segunda lección está en los remedios que prevé: la unión para conocernos mejor.

Unión para la cual no debe haber exclusivismo de métodos, so pena de que los gastos a enfrentar no sean compatibles con nuestros recursos, por lo menos en un futuro próximo. Las realizaciones deben ser rápidas, y, por lo tanto, no será posible recurrir como medicina única a la construcción de ferrocarriles, a causa de la lentitud de ella.

Es, pues, a los rieles, al barco, al avión y al hidroavión que se recurrirá para' intensificar y apresurar esa política de aproximación continental. Bien se ve la importancia y la gravedad de los asuntos que contempla el presente estudio.

Es imposible resumir aquí todos los puntos tocados y las ideas sugeridas. El capitán Mario Travassos, conocido oficial del Ejército, tiene de quién heredar su capacidad, el patriotismo y la competencia del tronco ancestral del que procede. Era necesario recordarlo aquí para agradecerle el honor que -me concedió al pedir mi opinión sobre su libro.

Léanlo los estudiosos y los que tienen responsabilidad de gobierno. Como yo, al finalizar, lo reelerán.
En él todos los hombres de buena fe hallarán algo que aprender.

PANDIA CALOGERAS, Petrópolis, 1931

[Arriba]

PRIMERA PARTE

CAPITULO I
Dos Antagonismos en Presencia

Atlántico versus Pacífico. - Plata versus Amazonas.

Cuando se consideran, en conjunto, los fenómenos económicos y políticos que se realizan en pleno continente sudamericano y en sus inmediaciones, debe admitirse 3a presencia de dos antagonismos fundamentales en su extenso y variado territorio, como los factores esenciales de las modalidades en que se manifiestan aquellos mismos fenómenos.

Esos antagonismos, si de cierto modo separan, como todos los antagonismos, pueden significar, conjugados, las verdaderas fuerzas creadoras de cuanto pasa en- los dominios políticos de la actividad

sudamericana. Esta comprobación no hace sino confirmar una de las más decisivas conclusiones de la ciencia geográfica moderna, según la cual los antagonismos se revelan como fuerzas armonizadoras por excelencia si se contemplan los aspectos antropogeográficos que encierran.

Y esto se torna tanto más real, cuanto más se desarrollan, por una parte, las vías de comunicación y los medios de transporte, y, por otra, la riqueza a circular.

Sólo las reacciones recíprocas de esos factores, acondicionados a los antagonismos geográficos de nuestro continente, pueden determinar un criterio seguro para orientar los espíritus al juzgar la importancia de los acontecimientos actuales o al estimar las posibilidades de sus desarrollos ulteriores.

Esos antagonismos se manifiestan interesando amplitudes distintas:
uno, abarcando todo el continente, tanto en sus causas como en sus efectos, se traduce por la oposición de las dos vertientes continentales, la del Atlántico y la del Pacífico.

otro, interesando directamente la vertiente atlántica, es la oposición de los dos grandes cauces situados en ella, el del Amazonas y el del Plata, y puede ser fácilmente comprobado a simple vista sobre una carta geográfica de la América del Sur.

Atlántico versus Pacífico

En el primero de esos antagonismos, las cumbres de los Andes dividen las aguas para los dos océanos específicamente diferentes. Hacia el Oeste, para el Pacífico, "el mar solitario", el océano de rutas de circulación regional, de las extensiones sin fin, de las grandes profundidades de las Polinesias.

Hacia el Este, para el Atlántico, cuyas aguas son las más frecuentadas del globo, en cuyas costas el "ecumeno" marítimo se encuentra

magníficamente definido y donde la "plataforma continental" es de las más abundantes en peces.

Las vertientes correspondientes a cada uno de esos océanos, que encuadran el territorio sudamericano, no logran sino llevar tierra adentro la oposición del litoral con sus propias características.

En la vertiente occidental, la del Pacífico, no existen grandes ríos; las tierras descienden bruscamente de elevadas cumbres y altiplanos, y las aguas, como torrentes, prefieren el rumbo de los meridianos, recorriendo los valles longitudinales andinos antes de abordar el litoral.

Al litoral, pobre de articulaciones (ensenadas, bahías, golfos, etcétera), libre, en el rigor de la palabra, de "ecumeno" marítimo, le corresponde un interior característicamente montañoso, tanto por la altitud como por la producción minera, imprimiendo rasgos y mentalidad estáticos a sus poblaciones.

En la vertiente oriental, de modo semejante, todo armoniza con el océano que baña el litoral. Las tierras, y con ellas las aguas, se alargan desde los confines mediterráneos hasta alcanzar, tranquilas, el océano. Inmensos ríos navegables prolongan, tierra adentro, todas las magnificencias atlánticas, vinculando en esta forma el interior a las grandes rutas de circulación marítima. Le corresponde una actividad agrícola y ganadera y espíritu dinámico.

Si desde las cumbres de los Andes observamos las vertientes y los océanos que las encuadran, no hay duda de que estamos frente a un antagonismo bien manifiesto.

Amazonas versus Plata

Al analizar el segundo antagonismo, en forma no menos evidente, se llega a su comprobación.

Si partimos del altiplano boliviano hacia el Este, sobre el divortíum aquarum que emerge de los contrafuertes andinos y se extiende por el altiplano central brasileño, repartiendo las aguas entre la cuenca amazónica y la del Plata hasta fundirse en la barrera orográfica que, a su vez, reparte aguas entre esas cuencas y las de San Francisco y Paranahyba, comprobaremos una nueva oposición.

Al Norte, el Amazonas; al Sur, el Plata.

Sus más lejanos afluentes se oponen sistemáticamente. El mayor caudal del uno corre en dirección general del Norte; las aguas del otro, al Sur. En corto trecho concuerda el curso inferior de sus caudales en la dirección general, al Este. Aun así lo hacen después de recorrer regiones de diferente clima y producción: el Amazonas, recibiendo en su largo curso afluentes repartidos al norte y al sur del Ecuador; el Plata, en su menor desarrollo, encauzando toda una extensa cuenca homogeneizada por el trópico meridional; mientras el Amazonas desemboca en el océano en la extremidad nordeste del litoral de la gran vertiente, a la altura del Ecuador y frente a la ruta de circulación marítima más importante del Atlántico Sur, el Plata lo hace mucho más al sur del Capricornio, frente a rutas secundarias de circulación marítima.

Como se puede deducir desde ya, además de las complicaciones peculiares a las circunstancias que lo definen, ese antagonismo agrava el creado por la divisoria andina; por eso es que las reacciones de la vertiente atlántica sobre la del Pacífico se van a producir a través de dos cuencas también antagónicas. Es por esas cuencas que la vertiente del Pacífico procura neutralizar sus insuficiencias, o sean las insuficiencias de su litoral (ausencia de "ecumeno") y del océano que lo baña (circulación regional).

Mediante esas dos formidables válvulas de seguridad, en contacto directo con la civilización europea, es que la vertiente pací-tica escapa a influencias extrañas que sus valles longitudinales Pueden atraer y canalizar.

De estas causas surgen los otros dos aspectos capitales, que se pueden traducir en la rivalidad de tráfico de las dos grandes cuencas, verdaderos compartimientos de la vertiente atlántica, hasta-más allá de las cumbres andinas.
Es lo que nos va a demostrar al efectuar una ojeada sobre la política de comunicaciones en la cuenca del Plata y sobre las posibilidades de tráfico del Amazonas.

[Arriba]

CAPITULO II
Política de Comunicaciones

Proyección internacional de la red ferroviaria argentina. - Repercusión directa sobre la vertiente del Pacífico e indirecta sobre la cuenca amazónica,

La red de comunicaciones de las naciones del Plata es una de las más expresivas demostraciones de cuánto vale el hombre como factor geográfico de primera calidad. Al mismo tiempo, prueba de un modo perfecto, la elasticidad de la geografía política como cúpula de la antropogeografía, la gama de sus variaciones, desde la más racional de las hipótesis hasta el más absurdo de los hechos.

Aspectos como el de esa red de comunicaciones no dejan dudas de que la geografía política no es, en verdad, sino otra geografía cualquiera animada por el hombre. Quédase convenido una vez más de que, sin el hombre como factor geográfico, toda la geografía se convierte en un cuerpo sin alma.

Es que el sentido político, en toda la amplitud de sus acepciones, es el alma de las realidades geográficas, para las cuales la actuación del hombre es todo.

En el caso particular de la red de comunicaciones, esa actuación se muestra por demás interesante, puesto que las vías se van a concentrar en el propio corazón de uno de los países de la cuenca del Plata, en Buenos Aires, la distribuidora en la orilla misma de -dicho río, al margen del Atlántico. Y cuanto está realizado, honra sobremanera a la Nación Argentina, por la grandeza y el alcance de la obra efectuada, no obstante la magnitud de la contribución extranjera.

En efecto, el cuadro político argentino es, en nuestro continente, un ejemplo notable de lo que mejor se admite, desde el punto de vista doctrinario, sobre el asunto.

No le falta ni extensión ni equilibrio. Traduce exactamente la acción coordinadora sobre los factores geográficos y humanos acondicionados por la Nación Argentina. Define con precisión las tendencias, las necesidades y posibilidades del pueblo argentino, en sí y en relación con los demás.

De cualquiera de sus modalidades políticas se pueden deducir, fácil y espontáneamente, las directivas de su política nacional. En conjunto, sus actividades constituyen un verdadero sistema de fuerzas, según las aspiraciones de la propia nación y para la cual la política del Estado argentino es la resultante lógica.

Proyección ferroviaria argentina

Todo ello se comprende y siente cuando se tiene conocimiento del carácter expansionista de la política de comunicaciones del Plata. El estado de las comunicaciones —dado el carácter económico de las sociedades modernas — es significativo como una indicación segura sobre los rumbos y la estabilidad de determinado sentido político.

El esquicio que materializa el esfuerzo ferroviario del Plata da, por sí mismo, una idea del volumen económico y político de dicha red de comunicaciones. No sólo deja sentir, en toda su expresión, el carácter

concéntrico del sistema, sino que indica, desde luego, el grado de su repercusión sobre las redes circunvecinas.

Como se ve, Buenos Aires está ligada directamente por ferrocarril con las capitales de tres países limítrofes: con Asunción, completándolo con la vía fluvial, la que asegura, también, el enlace (Concordia-Salto) entre las redes argentina y uruguaya; con Santiago (y Valparaíso), por medio de la vía férrea de montaña que vincula la riqueza andina con el Atlántico; con La Paz, por la unión en Tupiza de la vía argentina con las líneas bolivianas, después de recorrer sus rieles, hasta La Quiaca, 1.795 kilómetros.

En cuanto al carácter concéntrico del sistema, es evidente su importancia si consideramos ciertas particularidades. De un lado, las vías navegables nada perdieron. No hay competencia sino cooperación. Además de eso, el servicio portuario y las condiciones técnicas de la navegabilidad fluvial se desarrollan cada día más y el Estado argentino mantiene el dragado permanente de los ríos navegables. Por otro lado, está el juego de los transportes, mediante esos dos medios de comunicación o por las transversales, que permiten volcar los transportes de una ruta de comunicaciones a otra, lo que se puede fácilmente apreciar en una carta ferroviaria argentina.

En cuanto a la repercusión del sistema sobre las redes circunvecinas, es un aspecto que merece atención especial. Si en las uniones Buenos Aires - Santiago y Buenos Aires - Asunción esa repercusión no sobrepasa los límites de sus naturales consecuencias, en cambio, en la unión Buenos Aires - La Paz, adquiere reflejos capaces de repercutir hasta en la economía continental.

Repercusión sobre el Pacífico y la Amazonia

Volviendo a consultar el esquicio, se puede, en un rápido análisis, apreciar la importancia politicoeconómica de los reflejos de carácter continental resultantes de la unión Buenos Aires - La Paz.

Si se valoran todos los factores, se llega a la conclusión de que esos reflejos se manifiestan de dos modos diferentes, presentándose en dos fases, por así decir, opuestas, pero que se complementan.

En primer lugar, está la multiplicación de los contactos con el Pacífico. La unión con el puerto de Valparaíso es, puede decirse, multiplicada por la unión con los puertos de Antofagasta, Mejillones, Arica (chilenos) y de Moliendo (peruano). A pesar del carácter indirecto de estas uniones, no hay que negar su repercusión continental.

Basta considerar el significado político de los ferrocarriles que de Antofagasta y Arica van a La Paz (Guerra del Pacífico), las condiciones de vida más o menos artificiales de aquellos puertos (ausencia de "ecumeno" marítimo), el "aislamiento" de las aguas que los sirven y las consecuencias actuales y futuras del canal de Panamá sobre el tráfico marítimo del Pacífico. Según sean las circunstancias, esas vías férreas podrán encontrar una finalidad del todo opuesta a aquella que inspiró su construcción, tomándose en verdaderas bombas aspirantes, transportando a la altiplanicie la riqueza de los valles longitudinales de la vertiente occidental andina. La vía Buenos Aires - La Paz hará el resto.

Resalta, después, el significado de la unión Buenos Aires - La Paz, aumentado aún más por su prolongación hasta el Cuzco. Sus rieles representan, frente mismo a las cabeceras de los valles del Mamoré, Beni y Madre de Dios (Amazonia), una decisiva barrera económica, verdadera caja recolectora en favor del Plata.

Es evidente que cualquier pronóstico que se quiera hacer con respecto a la proyección politicoeconómica de la unión Buenos Aires - La Paz, choca con cuestiones difíciles de contrabalancear.

Entre ellas están las enormes distancias unidas por vía simple, de troncha angosta, muchas veces de escaso rendimiento, reducido, además, por la

cremallera y por las malas condiciones meteorológicas locales. De Buenos Aires a Antofagasta hay 2.701 km; a Arica, 3.020; a Moliendo (inclusive la travesía del lago Titicaca), 3.433 km. Son realmente cifras casi astronómicas. Problemas de tarifas, cuestiones de transbordo, en fin, costo de los transportes.

Pero es cierto que imperativos económicos se encargarán de allanar muchas de esas dificultades mediante convenios (comercio mutuo) y recursos técnicos, aumentando el rendimiento de esas vías, como ya se comienza a realizar.

De cuanto queda dicho se puede llegar a la conclusión, con cierta seguridad, del papel de la unión ferroviaria Buenos Aires-La Paz como factor de homogeneidad frente a los antagonismos geográficos sudamericanos, ya sea el de sus vertientes o el de las cuencas capitales de la vertiente atlántica. Sube al altiplano boliviano y une los rieles que rompen las faldas andinas, en un esfuerzo neutralizante de buena parte de los aspectos de aquellos antagonismos, pero en provecho del Plata.

[Arriba]

CAPITULO III
Capacidad de Reacción de la Amazonia

El altiplano boliviano y las comunicaciones de Amazonia. Los pasos andinos.

Como acabamos de ver, entre los aspectos más importantes del esfuerzo ferroviario de las naciones del Plata es notable el volumen económico y político de la unión Buenos Aires - La Paz.
. En primer lugar, dicha unión, aunque indirectamente, multiplica los contactos de la vertiente atlántica con el Pacífico- Lo que el transandino, por el paso de Uspallata, hace con Valparaíso, la unión Buenos Aires - La Paz, si consideramos que ella se prolonga hasta Cuzco, opera en relación a

los puertos chilenos de Antofagasta, Mejillones y Arica y al puerto peruano de Moliendo. En seguida está el papel que sus rieles representan, frente a las cabeceras de los valles de la cuenca del Madera, como barrera económica, verdadera caja recolectara, en el altiplano, en favor del Plata, como ya se ha mencionado.

Considerando la repulsión geográfica entre las cuencas del Plata y del Amazonas, se puede apreciar lo que significa la política de comunicaciones del Plata como neutralización de la mala posición relativa del Plata, y como provecho a sacar de las incipiencias del Amazonas.

El altiplano boliviano y la Amazonia

Analicemos ahora las comunicaciones del altiplano boliviano, sí como las posibilidades de reacción de las comunicaciones de la cuenca amazónica sobre la política ferroviaria del Plata.

Nos parece ser éste un asunto por demás palpitante, dada la-creciente importancia económica del altiplano boliviano y la repercusión continental de la política de comunicaciones del Plata.

La llave del problema se halla en el llamado triángulo económico Cochabamba - Santa Cruz de la Sierra - Sucre, verdadero símbolo de la riqueza boliviana.

Ese triángulo tiene la particularidad, debido a su posición, de ofrecer la base (Cochabamba - Santa Cruz), a las posibilidades de navegación que el Madera, a su vez, ofrece a la vertiente nordeste y este del altiplano.

Por otro lado, esa base está representada en el terreno por la excelente carretera que une Santa Cruz de la Sierra con Cocha-bamba, lo que aumenta en mucho el valor de su posición.

Pero es preciso no olvidar que si Santa Cruz tiene enlace por la cuenca del

río Grande, el más importante afluente del Mamoré, Cochabamba es solicitada directamente por la red ferroviaria del Plata y no deja de sufrir la influencia marítima de Arica, como consecuencia del propio sistema ferroviario de la región.

Se torna así más que evidente la importancia actual de Cocha-bamba como principal vértice del citado triángulo económico del altiplano boliviano, esto es, como centro de atracción de todo el potencial de la región interesada por ese mismo triángulo. En su favor cuenta no sólo con su posición central sino, y sobre todo, con las comunicaciones que concentra.

La inversión de esos valores, entretanto, es de muy posible realización si tenemos en cuenta la importancia económica de la vertiente oriental del altiplano y la capacidad de atracción del Madeira - Mamoré.

En cuanto a la importancia económica de esta vertiente, Santa Cruz la representa bien por ser el principal centro productor de toda la inmensa zona de que venimos tratando. Praderas y rebaños sin fin, caucho y trigo, son características suficientes para la calificación económica de esa zona.

La capacidad de atracción del Madeira, ya francamente manifestada por la construcción del camino La Paz - Yungas, según nos consta, en vías de conclusión, espera sólo la unión ferroviaria Santa Cruz - Cuatro Hoyos (200 km, de los cuales 100- km ya abiertos en carretera), o mejor, Santa Cruz - Guajará Mirim, para que se haga sin interrupción el tránsito ferroviario de Santa Cruz hasta Puerto Viejo, donde los rieles entregan a las vías fluviales la carga que ellos transportan.

De lo expuesto resulta que sólo se trata de desplazar el centro de atracción de la región de Cochabamba a Santa Cruz, inclusive, porque la atracción ejercida por Cochabamba es, por así decir, artificial, producto de las facilidades de comunicaciones de que disfruta; en cambio, Santa Cruz representa realmente el verdadero centro de gravedad de la economía del altiplano.

El camino La Paz - Yungas es un precioso esfuerzo, aunque todavía secundario, que los bolivianos realizan para escapar a la red ferroviaria del Plata, llevando por el Beni, y hacia las aguas del Amazonas, la mayor y mejor parte de la riqueza de la vertiente nordeste del altiplano. Queda aún por realizar el esfuerzo principal: el de completar la posibilidad que ofrece el Madeira-Mamoré haciendo aproximar, en cualquier forma, las puntas de sus rieles a la región de Santa Cruz de la Sierra, aun duplicando la vía fluvial.

Esas son las grandes líneas del problema. En presencia de ellas se tiene que reconocer la facilidad de navegación del Amazonas en esa región, en contraste con el carácter artificial de la atracción ferroviaria del Plata. Dicha razón es suficiente para que se reconozca a las comunicaciones del Amazonas como capaces de ser un contrapeso al sometimiento actual del altiplano boliviano a las comunicaciones del Plata.

Los pasos andinos

Si, además de ello, se hace un estudio de la cordillera de los Andes desde el punto de vista de la permeabilidad de sus cumbres, aumenta de valor el Amazonas como vía de transporte.

Nada más difícil, en presencia de la interdependencia económica de los Estados modernos, que establecer líneas divisorias. Día a. día, cuanto más aumentan los recursos industriales a disposición del hombre, menos valor van teniendo las líneas divisorias, aunque sean las más caracterizadas en el terreno.

Ya se trate de fronteras políticas o no, o se pretenda simplemente circunscribir zonas en que se registran ciertos fenómenos, por todas partes se produce la misma caducidad de los viejos preconceptos de límites. Y cuanto más se manifiestan los efectos de la pluralidad de las comunicaciones, menos incisivas se tornan las líneas divisorias de

cualquier clase.

Los ríos, en algún tiempo considerados como los mejores arbitrios para delimitar fronteras, constituyen decisivos ejemplos de ese fenómeno. Los cursos de agua, que siempre fueron un obstáculo ilusorio desde el punto de vista militar, económicamente se muestran hasta como vinculadores de ambas márgenes que les corresponden.
Los grandes valles son verdaderas rutas de compartimientos económicos. Esa es una verdad que hoy nadie puede discutir.

En la destrucción de las líneas divisorias o, mejor dicho, de los antiguos conceptos sobre dichas líneas, solamente las divisorias de agua parecían resistir.

En verdad, la línea de crestas de las divisorias que reparten aguas, separa las vertientes y, con ello, la producción y la riqueza.

Si se consideran ciertos movimientos compensadores de una vertiente sobre la otra, se puede comprobar la poca solidez de las líneas divisorias para delimitar fronteras y fijar así espacios geográficos. Tratándose de ríos, las reacciones entre las márgenes no alteran su papel de unión de las mismas. Si se trata de crestas divisorias, movimientos de aquella naturaleza pueden modificar profundamente su función disociadora.

Las reacciones en provecho de la vertiente mejor dotada se producen a través de los pasos y otros accidentes de menor resistencia de la altiplanicie divisoria, tal como se produce la búsqueda de equilibrio de los líquidos en vasos comunicantes. Y es así como, aunque tratándose de elevadas divisorias, pueden ellos asumir un papel funcional vinculatorio. La medida de esa vinculación se presenta del todo aleatoria y por demás variable si se la compara con el caso fluvial.

De esa extraña hidrostática politicoeconómica, la Cordillera de los Andes, con el marcado antagonismo de sus vertientes, nos da una valiosa muestra.

En la vertiente atlántica, largas y vastas cuencas hidrográficas, inmensos ríos navegables hasta en los confines mediterráneos, litoral fuertemente articulado, bordeado por una extensa y rica plataforma continental y costas de condensación próximas a importantes rutas de comunicación marítima.

En la vertiente del Pacífico, litoral muchas veces inhospitalario y excéntrico a las grandes vías de comunicación marítima; interior sistemáticamente montañoso, atrayente por el clima y la producción. Comunicaciones longitudinales, paralelas a las crestas de las grandes masas integrantes de la Cordillera.

En resumen: en la vertiente atlántica, una inmensa superficie de contacto con los más importantes centros de la civilización mundial, vías de penetración naturales extendiéndose del océano a las propias faldas andinas, mentalidad agrícola, tendencias dinámicas; en la vertiente pacífica, aislamiento marítimo relativo, producción y comunicaciones que reúnen características montañosas, mentalidad minera, tendencias estáticas.

Recapitulamos el formidable antagonismo demarcado por las cumbres de los Andes, porque de la manera de ser de la oposición-entre las vertientes andinas se puede determinar la influencia decisiva de la vertiente atlántica sobre la pacífica y la suerte de succión económica que el sistema hidrográfico de aquélla, accionada como se encuentra por las corrientes de transportes marítimos más-importantes del globo, ha de ejercer sobre ésta.

El grado en que se manifestará esa influencia puede variar según tres causas principales:
— La mayor o menor posibilidad de llevar, por las líneas naturales de comunicación, los medios de transporte necesarios.
— La mayor o menor practicabilidad de los pasos en las líneas de las cumbres.
— Por último, la mayor o menor tendencia a la abundancia, llevando al

nivel de esos pasos la riqueza, a transbordarse de una vertiente a otra.

De la acción conjunta de esos factores va a depender el grado de elasticidad del formidable *divortium acquarum* de los Andes, en provecho de la economía de la principal vertiente de la gran masa continental sudamericana.

Al examinar la Cordillera de los Andes en sus grandes líneas, se comprueba que las vías de transfusión entre sus vertientes se hallan, sea en las regiones de los *pasos*, sea en la de los *nudos*, formas topológicas éstas que señalan los centros de dispersión oro-gráfica de las varias secciones de la gran Cordillera.

Los *pasos*, como su nombre mismo lo expresa, indican los pasajes, por así decir naturales, de una vertiente a otra. Los más importantes son: el de Uspallata (Chile-Argentina) y el de Santa Rosa: (Chile -Bolivia).

Los *nudos,* como centros de dispersión de las aguas en relación a las varias ramificaciones de los sistemas de montaña que, de vez en cuando, en ellos se unen, presentándose en la forma aproximada de altiplanos en torno de un alto pico, significan líneas de menor resistencia, en lo que constituye la formidable muralla divisoria. Traducen por esa causa, aunque de modo indirecto, la permeabilidad transversal de la Cordillera.

Se notan el de Pasto (Colombia), Loja (Ecuador) y Pasco y Cuzco (Perú).

Con respecto al papel funcional de los pasos, una carta de la América del Sur lo dice elocuentemente. El de Uspallata da paso al Transandino. El de Santa Rosa, limitado en su parte más alta por los lagos Titicaca y Poopó, da acceso a las líneas férreas que, del trecho costero Antofagasta - Moliendo, suben al altiplano boliviano.

El papel funcional de los "nudos" está se puede decir, aún por ser revelado. Retardan su surgimiento las presiones ejercidas sobre sus flancos, por la

mayor facilidad de las comunicaciones y una mayor necesidad de circulación de la riqueza. Al Norte tenemos el territorio colombiano, canalizado por la cuenca del Magdalena hacia las aguas del Atlántico, además de la atracción naturalmente ejercida por el canal de Panamá. Al Sur, el escurrí-miento verdaderamente espontáneo asegurado por el altiplano boliviano que se abre francamente a las vías esenciales de la vertiente atlántica. Finalmente, la capacidad de los transportes, todavía de reducido valor, en Amazonia y la incipiencia económica de las regiones interesadas por los "nudos".

A pesar de todo esto, no hay dudas sobre la importancia funcional de los "nudos" en el complejo engranaje de la economía del continente. La posición de ellos es de las más notables en el opulento anfiteatro de Amazonia. Y no les faltan vías de acceso al Atlántico, aunque todavía están por desarrollarse.

Desde el punto de vista de las comunicaciones, ellos se hallan muy bien situados. Los de Pasto y de Loja miran a los valles del Putumayo y del Marañón; el de Pasco, a la propia cuenca del Marañón y los valles del Purús y del Jurúa; el de Cuzco prolonga el de Pasco en la dirección general de la cuenca del Madeira.

Conocidas las influencias actuales de las comunicaciones del Plata sobre el altiplano boliviano, las notables posibilidades de navegabilidad del Madeira y su cuenca y considerada la tendencia del Nordeste brasileño a servir a aquel altiplano, resulta evidente que los nudos de Pasco y Cuzco, éste directamente, aquél indirectamente, se asocian al papel funcional del paso de Santa Rosa. En cuanto a los de Loja y Pasto, permanecerán neutralizados por las influencias poderosas del canal de Panamá, hasta que la congestión de esa vía artificial y el despertar de los transportes en los valles amazónicos que enfrentan esos nudos rompan, solicitados por el desarrollo de la riqueza en las regiones comprendidas por esas formas topológicas, el equilibrio en favor de la vertiente atlántica.
Pasos y nudos —aquéllos ya revelados, éstos todavía en la incipiencia de

segura promesa geográfica— significan, en conjunto, sorprendentes consecuencias de orden político como también económico para el continente sudamericano.

Cuando las posibilidades de transporte del Amazonas se aprovechen en su pleno rendimiento, juntamente con los pasos andinos, excluyendo sólo el paso de Uspallata, las bocas del Amazonas esparcirán en el Atlántico una gran parte de la riqueza del centro y de la vertiente occidental del continente. Y no debe olvidarse el papel acelerador que las corrientes inmigratorias de los nipones podrán asumir, si prefieren, merced a su insuperable capacidad realizadora, crear caminos más directos para sus núcleos en territorio brasileño.

Así es como, con la materia de esos tres capítulos, quedan sentadas las partes esenciales del gran montaje geográfico en el cual se está desarrollando toda la política y la economía sudamericanas, inclusive .ciertas actividades inquietantes, como pasamos a ver.

[Arriba]

SEGUNDA PARTE

CAPITULO IV
Casos de Inestabilidad Geográfica

En torno de los territorios boliviano y colombiano. - Caso uruguayo.

Nada ofrece mayores motivos generadores de inquietud polínica que la inestabilidad geográfica, esto es, la oscilación de ciertos territorios entre determinadas características que los circundan.

Territorios así oscilantes son verdaderos focos de perturbaciones políticas, causas de disensiones o, por lo menos, de preocupaciones serias, a fin de evitar posibles conflictos internacionales.

En nuestro continente hay algunos casos de inestabilidad geográfica dignos de tenerse en cuenta. Uno de ellos, el de Bolivia, es muy conocido. Otro, que se desarrolla en el extremo noroeste del continente, recién comienza a interesar. Además, está el caso uruguayo, comprobado plenamente por la historia.

Territorios boliviano y colombiano

El caso de Bolivia surgió como consecuencia de la Guerra del Pacifico. Después de todas las discusiones en torno a su triste situación de país mediterráneo, quedaron en evidencia las verdaderas causas de su inestabilidad. De un lado su vinculación geológica a la estructura andina y, del otro, su oscilación delante de las cuencas que desgastan sus flancos: la amazónica y la del Plata.

En efecto, la situación de Bolivia es hoy de las más delicadas.

Ligada geológicamente a la Cordillera de los Andes, sufre directamente los efectos de las discordancias entre Chile y Perú. Influida por las cuencas amazónica y la del Plata oscila, inestable, entre la Argentina y el Brasil. Como la verdadera amputada de la Guerra del Pacífico y ante la indiferencia brasileña, tuvo que someterse, sin derecho a elegir, a la influencia argentina.

De los múltiples aspectos de Bolivia mediterránea, esta última es de los más importantes.

La intensificación del tráfico para llevar al Atlántico, por el Plata, la producción boliviana; el alargamiento de las vías férreas argentinas en busca de los rieles bolivianos en un esfuerzo por duplicar la línea fluvial; las vías transversales que procuran establecer la unión entre las vías fluviales y férrea y, finalmente, todo lo realizado por la Argentina para lograr su influencia sobre Bolivia ha costado muchos esfuerzos,

principalmente el empleo de grandes capitales que urge defender.

Por otro lado, Bolivia no se conforma con un puerto de mar en el Atlántico: quiere una salida marítima al Pacífico. Entretanto, sintiendo cuánto le cuesta la protección argentina, apela al Brasil, deseando un puerto en comunicación más directa con un altiplano central (Santos o San Francisco).

De todo este examen se puede fijar de un modo categórico el sentido político de Bolivia como el centro geográfico del continente y la causa eventual de conflicto armado, cuya proporción podrá hasta asumir el carácter de una verdadera conflagración.

El otro caso, el del extremo noroeste del continente, comenzó a revelarse con la apertura del canal de Panamá.

Se trata de la región comprendida por los territorios de Ecuador, Colombia y Venezuela, a la que, desde el punto de vista geológico, ciertos autores determinan por un triángulo cuyos vértices se apoyan en el golfo de Guayaquil, en el de Darien y en la isla de Trinidad.

No se puede negar el interés que esa región siempre despertó desde el punto de vista histórico. Tanto la colonización como las campañas de la independencia, puede decirse que partieron de ella, en lo que concierne a los hispanoamericanos. Basta citar a Bolívar y su ejército para que todo sea dicho.

Su importancia se acrecienta en la actualidad debido a nuevos impulsos. Las influencias políticas, los intereses económicos que se anidan en el mar de las Antillas y el foco de atracción que el canal de Panamá representa son, por sí solos, capaces de motivar, suficientemente, la inestabilidad geográfica de esa extremidad continental, erigiendo allí, como en el centro del mismo continente, otro caso de fragilidad política.

Esa inestabilidad se caracteriza cada día más a medida que el mar de las Antillas se va saturando de influencias extrañas que tienden a agrandar su campo de acción.

Aunque la posibilidad de la apertura de un nuevo canal en Nicaragua pueda servir como una derivación, no parece que, aun así, se modificara el grave carácter de los aspectos políticos que se vienen mostrando en torno de la inestabilidad geográfica del -extremo noroeste del continente.

Esta inestabilidad geográfica es fácil de comprobar. Basta examinar con cuidado una carta geográfica de la América del Sur, a la luz de ciertos principios de la moderna geografía, para que el fenómeno surja en toda su plenitud.
Con la carta a la vista, se comprueba de inmediato que en el conjunto de la región actúan, simultánea e íntimamente, dos influencias marítimas diferentes, si no opuestas: la del Pacífico y la del Atlántico.

Si bien es cierto que allí la costa del Pacífico pierde un poco -de su proverbial aridez, articulándose mejor con el océano, como lo demuestran el golfo de Guayaquil y la bahía de Chocó, no por eso sus características desaparecen, principalmente si se consideran las influencias del canal de Panamá.

Lo mismo ocurre con la costa atlántica, dado que allí se reúne todo el esfuerzo de su dinámica fluvial. Los cursos de agua casi alcanzan la vertiente opuesta; así el curso del Atrato, que llegó a ser la gran sugestión para la construcción del canal interoceánico, por las posibilidades que ofrece como elemento de unión entre los dos océanos; la longitud penetrante del Magdalena y del Cauca; la repercusión de sus ríos caudalosos, expresada por la navegabilidad del Orinoco y la concordancia del Putumayo con el Amazonas, vías fluviales navegables de las más extensas; todos esos aspectos son simples modalidades de aquella misma e inconmensurable región.

Como es natural, las direcciones excéntricas de tal hidrografía corresponden a una necesaria dispersión orográfica. Aquellos inmensos valles se unen con las últimas ramificaciones de la cordillera andina. Es como si al alcanzar el alto Ecuador los Andes explotasen hacia todos los rumbos del cuadrante nordeste.

El altiplano del Ecuador es el gran centro de dispersión de aguas en todo ese cuadrante, al mismo tiempo que la articulación de toda esa región geográfica al sistema andino.

Así como el territorio boliviano, se encadena a la estructura andina y oscila entre las atracciones del Amazonas y del Plata, el agrupamiento colombiano, unido a la cordillera por el nudo de Pasto, oscila entre las atracciones de los dos océanos; del lado del Pacífico, la bahía de Panamá en que desagua el canal; del lado del Atlántico, las tres formidables antenas que son el Magdalena, el Orinoco y el Amazonas.

Remontan a estos valles el clima y la producción de la vertiente atlántica que va a tomar contacto con la producción minera del centro de dispersión, de carácter andino.

En esa región geográfica se hallan las características andinas y atlánticas en todas sus contradicciones, siendo ellas de todas clases: geológicas, económicas y políticas. Diséñase así un verdadero mosaico de las circunstancias geográficas sudamericanas, especie de miniatura del suelo y subsuelo continentales.

Todo está reunido en un espacio tan pequeño que se torna casi inconsistente desde el punto de vista político, en el que, además, esa región en nada se parece al conjunto de la masa continental.

La inestabilidad geográfica del territorio boliviano no ofrece-consecuencias sino continentales; en cambio, la del extremo noroeste del continente sobrepasa sin duda aquellos límites.

La vinculación andina del territorio de Bolivia, frente al desentendimiento entre Perú y Chile, produce inconvenientes solamente para Bolivia, convertida prácticamente en mediterránea. Hacia el lado de la Cordillera existe sólo un punto de fricción de poca importancia para los demás: un puerto para Bolivia.

La oscilación entre las fuerzas politicoeconómicas, que las cuencas del Plata y del Amazonas representan, puede producir un verdadero motivo de aprensiones internacionales más serias. Esas cuencas significan intereses de toda suerte, ligados a las dos más' importantes naciones del continente que, si todo las une, no por eso están del todo libres de posibles estremecimientos provenientes del altiplano central del continente.

Y allí no está todo el peligro, pues si esas naciones se estremecieran, ello tendría inmediata repercusión sobre las demás. De allí el carácter continental que podrá resultar de la inestabilidad geográfica de Bolivia.

La inestabilidad geográfica del extremo noroeste del continente, en cambio, precisamente porque se halla en una de las extremidades de la masa continental, se presenta como una presa fácil a influencias extracontinentales.

Y todo esto es más real, cuanto que la extremidad de que se trata es contigua a uno de los focos más intensos de influencias extrañas de los que existen en el continente sudamericano.

El canal de Panamá —verdadera encrucijada internacional— y el mar de las Antillas —incubadora de la influencia yanqui— resumen bien» el carácter de las presiones que se ejercen en esa extremidad del continente sudamericano. Las líneas naturales de penetración, constituidas por los valles del Magdalena y del Orinoco, dicen el resto.

El caso uruguayo

Es de los casos de inestabilidad más interesantes de la geografía sudamericana. Es una consecuencia de la situación en que el régimen orográfico y el geológico dejan al territorio uruguayo con respecto a los territorios brasileño y argentino que lo encuadran.

Ese régimen establece un verdadero dualismo geográfico para dicho territorio, en determinadas circunstancias uniéndolo al territorio brasileño y en otras dejándolo libre a las influencias argentinas.

Estudiando ese caso .con la minuciosidad necesaria, se llega a la conclusión de que el dualismo geográfico que se verifica en el territorio uruguayo se manifiesta desde el punto de vista fisiográfico en lo que se refiere al Brasil, y desde el punto de vista político en lo que se refiere a la Argentina, tal como concluye el geógrafo norteamericano Kirkpatrick en un magnífico trabajo South America and the War.

En efecto, de un lado estas formaciones arcaicas y paleozoicas,, vinculando el territorio uruguayo a las últimas ramificaciones del macizo brasileño; del otro, los terrenos cuaternarios que lo relacionan con el territorio argentino.

La vinculación uruguayo-brasileña se manifiesta por la producción y la población, absolutamente idénticas, donde los rasgos territoriales se asemejan. El gaucho, allí con su modo peculiar, viviendo en la superficie, presenta la misma identidad que el subsuelo.

La vinculación uruguayo-argentina se efectúa de otro modo. El Plata sirve de ruta para la circunvolución de las atracciones: su estuario es el polo irresistible. Como si no fuera suficiente Buenos Aires frente a Colonia fundóse La Plata, casi a media distancia entre Buenos Aires y Montevideo.

Con el Brasil, los lazos sentimentales son mantenidos por la analogía de los intereses ganaderos y agrícolas.

Con la Argentina, existe algo de mayor importancia: grandes intereses comerciales y militares creados y homogeneizados por el Plata y su estuario.

Si frente a la necesidad de ver claro en tales circunstancias se reúnen los resultados del estudio de algunos hechos históricos y geográficos sobre el asunto, y también si se observan acontecimientos en cierto modo recientes, llégase a admitir que la línea del río Negro puede servir para demarcar con la necesaria precisión las zonas de influencia de ambos fenómenos.

Si es exacto que la influencia política de la Argentina se revela de un modo muy generalizado, como bien se puede notar por la unidad de trocha uruguayo-argentina, y por los contactos de las dos redes ferroviarias (Salto -Paysandú), no hay duda de que esa influencia se hace más perceptible desde Martín García hacia la boca del Plata.

Dos fenómenos expresan bien esa mayor influencia. Uno es la fundación de La Plata y sus íntimas relaciones con Colonia, representadas por el tráfico de rápidos barcos que hacen de Colonia casi un suburbio de La Plata. El otro es el proyecto de la vía férrea transversal a las vías uruguayas que de la frontera brasileña convergen sobre Montevideo. Esa vía pretende ligar Colonia y Artigas (Río Branco), por Treinta y Tres, en algunos trechos ya construida o en construcción.

La orientación general de esa vía férrea, destinada a materializar la ruta de la influencia política argentina, inclusive por el "enroque" de los transportes entre las líneas de la red uruguaya, es la del gran valle del río Negro. No hay duda de que la transversal Colonia - Río Branco va a suplir la navegación limitada del río Negro que, en caso contrario, sería el verdadero agente de aquella influencia.

El puente sobre el Yaguarón es el primer jalón destinado a señalar una nueva jornada para la política sudamericana en la extremidad sudeste continental.

Al mismo tiempo que el futuro dará mayor amplitud a la influencia política del Plata, traerá al territorio uruguayo otras influencias, provenientes de la barra del río Grande, al menos por las vías terrestres que, cada día más, van surcando el territorio brasileño con rumbo al Sur.

Los ramales Basilio - Yaguarón y Río Branco - Treinta y Tres son los dos jalones siguientes de la nueva jornada.
El puente sobre el Yaguarón es como un golpe de "jiu-jitsu": juega con la propia expansión del Plata, exagerando, inopinadamente, su alcance. El contragolpe es poner el territorio uruguayo al sur del río Negro, también al alcance de otras influencias políticas que no sean las argentinas.

Pese a ciertas semejanzas fisiográficas y geológicas que, en la balanza del dualismo geográfico uruguayo, siempre lo hizo oscilante entre el Brasil y la Argentina, haciendo predominar el carácter político en la vinculación uruguayo-argentina, nuevos aspectos de carácter neutralizante van a surgir, con los cuales el Uruguay sólo tenderá a lucrar.
Después de algunas oscilaciones, tal vez hasta tumultuarias, la balanza de los intereses llegará al deseado equilibrio, tan necesario a la paz sudamericana.

Sólo se requiere que los constructores del puente sobre el Yaguarón tengan la previsión de todo ese juego de actividades políticas. Tal vez sea conveniente prever el contrapeso capaz, por su naturaleza, de asegurar a la empresa toda la grandeza que comporta y que a muchos podrá escapar.

La transversal Colonia - Treinta y Tres - Río Branco correrá paralela al valle del río Negro, cuyo significado es bien conocido.

[Arriba]

CAPITULO V
Santa Cruz de la Sierra

El triángulo simbólico del altiplano boliviano- - Santa Cruz solicitada hacia todos los rumbos del cuadrante.

Las circunstancias geográficas del altiplano boliviano expresan bien toda la inquietud política que gira alrededor del territorio de Bolivia.

Como algunos autores lo han hecho notar, las solicitudes que cercan el territorio boliviano son de tal carácter que llegan a crear para Bolivia una inestabilidad política verdaderamente amenazadora para la paz sudamericana.

En efecto, vinculada al territorio del Pacífico por la naturaleza andina de la parte occidental de su territorio, es, en su parte central y oriental, violentamente disociada por la repulsión de las cuencas del Plaza y del Amazonas.

Es evidente el apremio político que caracteriza la vida de la nación boliviana, obligada a dirigir su vista hacia el Occidente, como la amputada de la Guerra del Pacífico, mientras otros disputan los valores económicos de su soberbio territorio perfectamente determinado por el triángulo Sucre - Cochabamba - Santa Cruz de la Sierra.

En la fiel expresión de esa miniatura, debe hacerse resaltar a Santa Cruz de la Sierra, por ser precisamente la región en que tienden a manifestarse todas las fuerzas disociadoras de Bolivia mediterránea; en dicha región esas fuerzas encuentran su verdadero punto de aplicación.

El triángulo simbólico del altiplano boliviano

Santa Cruz, con su altura de 400 m, está en la misma falda del triángulo si consideramos la diferencia de nivel de más de 2.000 m en relación a los otros dos vértices (Cochabamba y Sucre). Representa el centro económico de toda la vertiente oriental y nordeste del altiplano, y fuera de innumerables productos cuya explotación intensa data desde la caída del caucho (tabaco, azúcar, café, cereales, ganado, etcétera), posee terrenos

petrolíferos cuyas exploraciones van ya bien adelantadas.

Por estas razones, convergen desde todos los puntos del cuadrante las más imperiosas influencias sobre Santa Cruz de la Sierra, siguiendo las direcciones de Cochabamba, de Orán por Yacuiba, de Puerto Suárez y, finalmente, desde Guayará Mirim.

La dirección de Cochabamba es, en el momento actual, de las más amenazadoras. Atrae directamente hacia el Oeste (Arica), e indirectamente, hacia el Sur (Buenos Aires). Tiene en su contra, en cambio, las fuertes pendientes de la carretera que sube a partir de Santa Cruz para alcanzar las vías ferroviarias.

Además de eso, el Beni, disponiendo del ramal La Paz - Yungas, puede dirigir hacia el Norte una gran parte de la capacidad disociadora, partiendo de la región de Cochabamba.

La dirección de Oran es todavía lejana como fuerza disociadora. La punta de rieles apenas transpone el Bermejo, y cuando haya alcanzado Yacuiba, tendrá que recorrer aún cerca de 600 km para alcanzar Santa Cruz. No debemos olvidamos, empero, de que por esa dirección, corriendo rectamente hacia el Sur, conduce por el camino más corto a Buenos Aires, al colector natural de la cuenca del Plata. Esa circunstancia puede, de un momento para otro, tornar esa dirección disociadora en una de las más peligrosas.

La dirección de Puerto Suárez, en cuanto a la atracción que ejerce sobre Santa Cruz, puede considerarse como conjugada con la vía fluvial del Paraguay. Eso quiere decir que, a pesar de dirigirse hacia el Este, puede la dirección de Puerto Suárez ser coordinada, en sus efectos económicos y políticos, con la dirección del Sur, jalonada por Yacuiba - Oran. La llamada Convención Carrillo - Gutiérrez es la mejor prueba de ello.

Entretanto, dos acciones neutralizantes deben ser contempladas: las malas

condiciones de navegabilidad del Paraguay aguas arriba de Asunción y el papel funcional de Mato Grosso, del Ferrocarril Noroeste, si es convenientemente conjugado con el puerto de Santos.

Por último, la dirección determinada por Guayará Mirim, punta de rieles del Madeira - Mamoré, traduce la capacidad como vía de transporte del Amazonas, sobre todo después de construido el ramal Santa Cruz - Cuatro Hoyos.

Santa Cruz, solicitada hacia todos los rumbos del cuadrante

Como se ve, Santa Cruz de la Sierra es una notable encrucijada económica en el centro del continente. Débese convenir, empero, que los intereses económicos que allí convergen no tienen el mismo valor. De igual modo debe reconocerse que el valor de cada uno de ellos es más o menos aleatorio, según el progreso o retroceso de los demás.

La atracción hacia el Oeste pierde mucho a partir de Cochabamba, debido a las insuficiencias del litoral del Pacífico.

Las atracciones del Sur encuentran, a su vez, serios obstáculos. Por Cochabamba, el principal obstáculo es la distancia hasta Buenos Aires: Santa Cruz - Cochabamba - Buenos Aires, 3.285 km. Por Yacuiba la unión sería más directa, reduciéndose dicha distancia aproximadamente en 600 km; pero aún no ha sido construido.

La atracción del Este (Puerto Suárez), si se prolongase en esa dirección con la necesaria eficiencia, seria un verdadero golpe para las atracciones del Sur, pues llevaría al Atlántico a 1.600 km de costas aguas arriba de la desembocadura del Plata (Santos), a través de 2.576 km, o sea cerca de 700 km menos que por Buenos Aires.

Para ello bastaría la construcción de la línea Santa Cruz de la Sierra - Puerto Suárez.

Pero si el ferrocarril Noroeste no realizara la deseada eficiencia, la construcción de esa línea sería una verdadera arma de dos filos, pues reforzaría la energía de transporte del Paraguay como vía fluvial.

Finalmente, resta la atracción del Norte, que se manifiesta por el Madeira - Mamoré, llevando los transportes por el río Grande, francamente navegable desde Cuatro Hoyos (200 km aguas abajo de Santa Cruz, de los cuales hay 100 ya abiertos como carretera), y pudiendo ser duplicada por transportes en carretera cuando se liguen Portachuelo - Cuatro Hoyos - Trinidad - Santana - Exaltación (centros de los más florecientes), a Santa Cruz y Guayará Mirim.

Según nuestro punto de vista, la atracción del Norte será la decisiva. Sirve a tres quintas partes del territorio boliviano, si consideramos el valle del Beni como su variante.

Los transportes se efectuarán, a pesar de los millares de kilómetros, siempre en el mismo ambiente de las características amazónicas. Predomina el transporte fluvial más económico que el ferroviario, y llegaría al Atlántico a la altura del Ecuador.

La atracción del Este sólo podrá contrabalancearla si le sobraran al Noroeste los medios necesarios para vencer las influencias fluviales y ferroviarias de Buenos Aires, o sea para vencer sus propias insuficiencias, inclusive la zona pantanosa en el último tramo de sus rieles.

Señalamos, para terminar, que ambas atracciones (del Norte y del Este) están naturalmente vinculadas a las posibilidades de la vialidad brasileña.

[Arriba]

CAPITULO VI
Influencia Norteamericana

El mediterráneo americano. - Rumbos a la influencia yanqui.

La influencia mundial de los Estados Unidos de Norteamérica es hoy una realidad que no se discute. Crece con la importancia cada vez más acentuada de sus relaciones financieras y económicas con los demás países. Es una servidumbre contra la cual inútilmente se debaten los que contra ella se sublevan.

Las causas de esa influencia son múltiples y complejas. Escalónanse desde los más simples y prosaicos motivos de orden económico hasta las razones políticas de suprema trascendencia. Lejos está de nosotros el pretender enumerarlas.

Bien al contrario de esa influencia así generalizada es la que el potencial yanqui ejerce sobre los países americanos.

Para esa otra influencia, tal vez secundaria, debido al valor de las actividades en juego. A la mayor proximidad y a la poca capacidad de la totalidad de los influidos, hay razones puramente geográficas que por sí solas son capaces de explicar ciertas maniobras diplomáticas (económicas) o ciertos golpes de fuerza (militares).

Esa clase de predominio en determinadas circunstancias geográficas, si se puede decir así, sirve tanto para atenuar las culpas de la influencia yanqui sobre la propia América, como de aviso previo para los países americanos que todavía no han sido alcanzados directamente por ella.

El mediterráneo americano

Al mar de las Antillas le cabe ese papel de alta significación política, sea para justificar las faltas internacionales norteamericanas, sea para servir de toque de atención al continente del Sur.

Las bases en que asienta ese papel funcional del mar de las Antillas son fáciles de establecer.

Antes que nada es su carácter mediterráneo.

Esa manera de ser asocia, desde luego, el establecimiento de corrientes marítimas controlando la circulación comercial, no sólo a lo largo de las costas sino también para tejer una red de costa a costa, tal como sucede con todas las aguas mediterráneas o de carácter mediterráneo.

Sucede que, como mediterráneo, el mar de las Antillas es limitado, de un lado, por las tierras estrechas de América Central, y, del otro, por las grandes y pequeñas Antillas. Predominan así, sobre sus flancos de mayor extensión, tierras que nada tienen de carácter continental y que tienden francamente al tipo marítimo (América Central), o representan en grado máximo dicho tipo (Antillas).

Está, además, la actuación del istmo de Panamá. Como a cualquier otro istmo, no se le puede negar la fuerza de atracción que él impone como elemento de unión entre los dos mayores océanos del globo.

En el caso del de Panamá, esa fuerza de atracción marítima venció a la fuerza de conexión que él debiera representar en relación a las dos masas continentales americanas, a pesar de que las salidas para el Atlántico no son tan francas como la que conduce al Pacífico.

Pero no puede haber dudas de que las insuficiencias articulares del mar de las Antillas —como mar mediterráneo— son sobradamente compensadas por el istmo de Panamá como foco de atracción en su interior.

Justamente en torno a ese foco es que nacieron todas las acciones que culminaron con el traslado de las obras del canal a manos americanas, y con su conclusión, conduciendo al seccionamiento de Panamá.

El istmo de Panamá representa, en el mediterráneo americano, la figura central de todo el drama político que allí se desarrolla, al igual que Malta

en el Mediterráneo de Europa.

Una observación de las cartas geográficas permite verificar toda la verdad de los principios mencionados, independientemente de la comprobación de los hechos por la geografía social.

Vemos toda América Central completamente fraccionada, desde la frontera con Colombia hasta la frontera con México. Aunque hubiese continuidad territorial, las influencias marítimas, oponiéndose de cerca, exagerarían las características marítimas al punto de conducirla al fraccionamiento político.

También se presenta a nuestra vista el fraccionamiento de las Grandes Antillas y la pulverización de las Pequeñas Antillas, igualmente fraccionadas y pulverizadas desde el punto de vista político.

Para caracterizar el mediterráneo americano no falta el fenómeno compuesto tan bien caracterizado en el "papiamento", hablado en Curazao y en las costas de Venezuela.

De cuanto queda dicho, ¿cómo no comprender el desborde norteamericano para esa posible incubadora de su expansión? Además, no es otra la función del mar de las Antillas, como mar mediterráneo. . Si no se tiene la proyección creadora de los otros dos mediterráneos (el de Europa y el de Insulindia), en los límites propiamente americanos, asegura un extraordinario alcance y fecunda repercusión al potencial formidable de las posibilidades yanquis.

La tenacidad mexicana detuvo el desmembramiento de México; pero fueron principalmente las atracciones de ese singular mediterráneo, que es el mar de las Antillas, las que hicieron desviar hacia el Sur las fuerzas desencadenadas por el progreso norteamericano. Saltando la península del Yucatán, amputaron Colombia, perforaron el canal de Panana y mantienen el control de todas las entidades fraccionadas de la América Central y de

las Antillas.

Rumbos a la influencia yanqui

En la caracterización que acabamos de hacer del mar de las Antillas como mediterráneo americano, determinamos su papel funcional de incubadora del exceso del potencial económico y político de los Estados Unidos.

Acabamos de ver cómo las características marítimas extremadas de ese mediterráneo se adaptaron bien a las necesidades de la expansión yanqui, y cómo el canal de Panamá representa el centro de todas las actuaciones de dicha política. Las reacciones que se debían producir en esa retorta están, se puede decir, por terminarse. Sólo uno que otro detalle queda por concluirse. En sus grandes líneas, las operaciones están francamente en curso, si se consideran como liquidadas la irreductibilidad de México en la inminencia de quedar aislado, y la duplicación del canal de Panana con el de Nicaragua.

Es más evidente la posibilidad del potencial yanqui de rebasar el recipiente antillano y canalizarse por donde fuera más fácil y necesario deslizar sus intereses económicos.

Desde el punto de vista estrictamente americano, tórnase muy fácil precisar los rumbos de atracción para las energías a desencadenarse.
De un lado está el punto de vista fisiográfico, es decir, las propias líneas de penetración, naturales para la infiltración de los intereses económicos. Del otro, determinadas circunstancias políticas que no aconsejan algunas direcciones o regiones. Finalmente, el imperativo de ciertas contingencias industriales exige ir al encuentro de ciertos productos dondequiera que ellos se encuentren.

Fisiográficamente, las cuencas del Orinoco y del Magdalena engloban las líneas de penetración, por excelencia, para cualquiera de las influencias económicas provenientes del mediterráneo americano. No sólo abren las

puertas a los largos valles longitudinales de los Andes, los que, por contacto directo, comunican con el valle del Amazonas e, indirectamente; con los "nudos" y pasos (pasos andinos), sino que comunican también con ese valle y con la cuenca del Plata.

Como es natural, la región de las Guayanas es para despreciar. A pesar de su forma de verdadero trampolín para saltar al Amazonas, no reúne las ventajas de aquellos otros dos ejes de penetración y envuelve cuestiones relacionadas con la política europea. Además, el valle amazónico ya está franqueado al capital norteamericano.

Los imperativos industriales van a servir para limitar la extensión de sus pretensiones, y, por eso, nada autoriza a admitir una penetración en toda la profundidad, aunque fuera facilitada por las posibilidades fisiográficas ya referidas.

Dada la importancia avasalladoramente creciente del avión y -del automóvil, sin duda alguna corresponden al caucho y al petróleo, las preferencias que deban limitar el primer paso de las influencias politicoeconómicas yanquis en territorio sudamericano.

A esos imperativos corresponde el control ejercido por los americanos sobre el petróleo de Venezuela, de Colombia y del Perú, y la actuación de Ford en el Amazonas.

Si tuviéramos en cuenta las medidas de seguridad adoptadas por el Ecuador y por Bolivia por medio de una legislación destinada a mantener, en cualquier caso, la nacionalización de su petróleo, se puede fácilmente comprobar por dónde andan ya las influencias yanquis en territorio sudamericano.

De un modo general se puede decir que los valles del Orinoco y del Magdalena ya fueron remontados y el paralelo de Manaos marca aproximadamente el límite del avance realizado.

Aunque no sea fácil pronosticar, todo hace suponer que los mayores progresos de la infiltración de los intereses norteamericanos en nuestro continente se harán por las vías andinas y a lo largo de la costa del Pacífico. Corrobora nuestro pronóstico, además de las facilidades fisiográficas, el fraccionamiento político del territorio.

Además de eso, es el medio más seguro y el camino más directo para ir de las Antillas al altiplano boliviano, verdadero centro geográfico del continente del Sur. Y esa tarea no es de las más difíciles; por eso es que puede llevarse a cabo a la sombra del litigio del Pacífico, cuya solución, a pesar de todo, está, lejos de satisfacer los puntos de vista verdaderamente esenciales para el equilibrio político de la América del Sur.

Y es así que las influencias yanquis siguen -debe notarse— en las direcciones señaladas por los casos más nítidos y de carácter más general de inestabilidad geográfica del territorio sudamericano.

Cerrando estos capítulos, que hemos agrupado con el título de signos de inquietud política", debemos recordar el papel coordenador que el Brasil está llamado a ejercer -por su posición y demás características geográficas- sobre tan complejas circunstancias económicas y políticas que envuelven al continente sudamericano en ^s mallas, papel que determinaremos a continuación como final de este modesto ensayo.

[Arriba]

TERCERA PARTE

CAPITULO VII
Síntesis Goegráfica del Brasil

"Regiones naturales" brasileñas. - Papel funcional de las- "regiones naturales" brasileñas.

Después de haber analizado la masa continental sudamericana, se piensa en el papel que le tocara en ese conjunto al territorio brasileño, que contiene más de dos tercios de las costas del Atlántico y de las tierras de la vertiente atlántica, y cuyo dinamismo hidrográfico se manifiesta decisivo mediante sus dos grandes cuencas: la del Plata y la del Amazonas.

Para apreciarlo, antes que nada, se debe pasar revista a nuestro propio territorio, estudiando su propia manera de ser, para luego deducir sus posibilidades funcionales en relación con el resto del continente.

No pocas veces se han trabado serias discusiones en torno de la cuestión de nuestra unidad geográfica, unidad que unos juzgan de inatacable exactitud y otros la encaran como absolutamente discutible.

Las opiniones varían desde la idea de considerar el territorio brasileño como la yuxtaposición de innumerables mesopotamias, surcado por grandes ríos, como si fuera un extraño archipiélago continental, hasta la exageración de pretender encerrar todo en el macizo central de nuestro sistema orográfico.

En el primer caso se olvida el papel vinculador de las vías fluviales; en el segundo, se desprecia la característica centrífuga del macizo brasileño, como centro de dispersión de las aguas, y la posición excéntrica del valle amazónico, que, evidentemente, lo aleja de las posibles influencias unificadoras de aquel macizo.

Según nuestra manera de ver, no se precisa llegar a ninguno de esos extremos. Según el criterio de la ciencia geográfica moderna, la unidad de un territorio no se debe restringir al punto de vista estricto de la geografía física.
Muy raros son los países que disponen de una unidad territorial indiscutible desde el punto de vista fisiográfico. Lo que se hace necesario es ver hasta dónde el territorio en cuestión permite a la geografía política abarcarlo en una verdadera nación.

Y sobre ese aspecto no se pueden negar las excelentes características del territorio brasileño, a pesar de todos sus caprichos y de la aparición de todas sus contradicciones.

"Regiones naturales" brasileñas

Para verificarlo, basta acudir a las regiones naturales contenidas en nuestras fronteras.

El problema de las *regiones naturales*, creado por las tendencias integrantes de la geografía moderna, es, por sí mismo, una difícil cuestión.

Se trata, en presencia de un territorio cuyo complejo geográfico se estudia, de establecer el agrupamiento de las regiones en que se manifiestan determinados fenómenos, de manera de poder sintetizar el análisis antes efectuado.

Como se ve, no es un problema fácil. Por una parte, los fenómenos que sirven de base a la definición de las *regiones naturales* son múltiples y abarcan todas las modalidades geográficas. Ello obliga a discriminar cuáles son los fenómenos verdaderamente característicos, o sea, los que deben predominar como directivas para definir a las agrupaciones como *regiones naturales.* Por otra parte, existen las dificultades que actualmente presentan las cuestiones de delimitación de cualquier región. La intensidad y complejidad de los intereses económicos y la multiplicidad de los medios de transporte no respetan límites, por bien caracterizados que sean. Las líneas de agua significan rutas de aglutinación económica, y las grandes divisorias de agua son transpuestas por todos los medios: la cremallera, el túnel y, sobre todo, el motor de explosión, cuyas conquistas culminan con el advenimiento "del más pesado que el aire".

Cuando se tiene que encarar el problema de las regiones naturales, desde el ángulo de las modalidades geográficas brasileñas, cuyos aspectos

complican de manera impresionante la amplitud de nuestro territorio en el sentido de los meridianos siéntese que, de hecho, se está en presencia de un grave problema.

Sobre este tema nada conocemos mejor que lo admitido por el profesor Delgado dé Carvalho, que dice: "El Brasil puede dividirse en cuatro regiones naturales: el Brasil amazónico; el Nordeste subecuatorial; la vertiente oriental de los altiplanos y el Brasil de la cuenca del Plata".

En vista de las dificultades del problema, el profesor Delgado no sólo deja sin determinar exactamente, tal como conviene, los límites de esas regiones naturales, sino que también considera, en cada una de ellas, subregiones naturales.

La definición de aquéllas es suficiente para apreciar la forma con que fueron encaradas sus características.

En efecto, el Brasil amazónico comprende la región serrana (macizo granítico de las Guayanas), la depresión amazónica (caja del Amazonas y sus afluentes), y la Hileia (región de los bosques); el Nordeste subecuatorial abarca el golfo maráñense (especie de transición de Amazonia), la cuenca del Paranahyba, las sierras y "chapadas" de la vertiente nordeste (regiones semiáridas), el litoral, la zona boscosa y la agreste de Pernambuco (limitada por el cabo de San Roque, desembocadura del San Francisco y Sierra de Borborena); la vertiente., oriental de los altiplanos comprende el litoral Bahía - Espíritu Santo (inclusive las cuencas del Paraguazú, Jequitinhonha y Doce), y la región de las chapadas (zona alta), el valle del San Francisco, el Sur minero y el valle del Paranahyba; el Brasil de la cuenca del Plata engloba la costa o contravertiente oceánica (entre el Atlántico y la sierra del Mar), la región serrana (sierras del Mar y Geral), la región del altiplano (alternación de campos y bosques, región de los afluentes orientales del Paraná), la campaña riograndense y la baja llanura de Mato Grosso. En su conjunto, nada hay más espontáneo que esas grandes divisiones y respectivas

subdivisiones.
Y es así como, dentro de la más equilibrada medida, el profesor Delgado de Carvalho nos lleva a un Brasil menos intrincado y más comprensible en su inmensa expresión geográfica.

Papel funcional de esas regiones naturales

Con estas excelentes bases y haciendo prevalecer los factores políticos, es que nos animamos a formular la síntesis geográfica brasileña.

En primer lugar admitimos los dos grandes brazos que se extienden hasta las más lejanas regiones de la parte central del continente, representando ambos verdaderos territorios de penetración teniendo como base el litoral atlántico. Son ellos el Brasil amazónico y el Brasil de la cuenca del Plata.

El Brasil amazónico se comunica del modo más directo con el océano, disponiendo para ello del río Amazonas como vía natural. Su capacidad de penetración es más amplia, pues el valle amazónico es el gran colector del formidable anfiteatro que va de Caracas a La Paz. El Brasil de la cuenca del Plata, a pesar de requerir medios artificiales para unirse al océano, dispone de puertos con suficiente capacidad de atracción en la costa y de los estímulos de dos países mediterráneos que naturalmente reaccionan contra la fuerza centrípeta del Plata: el sur del Mato Grosso, prolongando los territorios de San Pablo y Paraná, representa su fuerza de penetración.

De ese esfuerzo de penetración y de la retracción del litoral que corresponde a cada uno de esos brazos, resulta que ellos se tornan más o menos excéntricos, lo que ocurre en forma más evidente con el Brasil amazónico.

Consideradas también la extensión y la naturaleza de las fronteras terrestres con las naciones hispanoamericanas (vivas en cuanto al Brasil de la cuenca del Plata y aun más o menos muertas en cuanto al Brasil amazónico) y el predominio económico de la vertiente atlántica sobre la del

Pacífico, es evidente la importancia decisiva de esas dos regiones en los vastos dominios no sólo de la política interna sino también en los de la política continental.

Representan dos regiones convergentes en relación al propio centro geográfico del continente (altiplano boliviano), sea por medios artificiales (puerto de Santos - red paulista - Noroeste), sea por vías de comunicación más que espontáneas, como son los ríos de la cuenca amazónica.

En segundo lugar, hay que considerar las otras dos regiones naturales; la vertiente oriental de los altiplanos y el Norte subecuatorial, que se prolongan de manera que justifican el título que le asignamos de Brasil longitudinal, llamado a establecer la unión entre las dos vastísimas regiones denominadas Brasil amazónico y Brasil de la cuenca del Plata.

La extensa línea de costa convexa que se extiende del Guanabara al golfo de San Luis corresponde, como una especie de cuerda, a la línea terrestre determinada por el valle superior y medio del San Francisco y del Paranahyba.

Esto significa que excéntricamente, por vía marítima, o concéntricamente, por vías terrestres, el papel funcional de esas regiones es de unir, homogeneizar y amarrar los dos brazos esenciales, desde el punto de vista continental: el de la cuenca del Plata y el amazónico.

La historia lo confirma sobradamente, La vía marítima aseguró muchas veces nuestra unidad política, y las vías terrestres, con el vaivén de "paulistas" a los confines del Piauí, realizaron los tramos de la expansión fomentadora de la unidad social y económica brasileña.

Por más peligrosa que se quiera juzgar nuestra unidad geográfica, no hay duda de que su sentimiento debe descansar en esos dos fenómenos establecidos: actividades convergentes del Brasil de la cuenca del Plata y del amazónico hacia el centro geográfico del continente, considerado el

objetivo común; esfuerzos para unir las dos extremidades divergentes de esas mismas actividades en la costa, precisamente por las regiones naturales que denominamos, en conjunto, el "Brasil longitudinal".

En lo que respecta a las líneas de penetración, lo comprueban el desarrollo del ferrocarril Noroeste, el milagro del Madeira - Mamoré, el tránsito de la red paulista, el movimiento portuario de Santos, así como también las corrientes de los transportes fluviales del Amazonas. En cuanto a la unión de ellas, tenemos la línea San Luis - Terezina y el camino Petrolina - Paulista, así como las prolongaciones ferroviarias que ya alcanzan la frontera de Minas en busca de la red "bahiana", sin contar las líneas de cabotaje y el tránsito aéreo, todo ello completando esfuerzos serios para dar realidad práctica a las tendencias geográficas que hemos fijado.

El día en que esas tendencias pudieran ser suficientemente atendidas, todos los fantasmas desaparecerán y nuestra unidad geográfica no se discutirá más, al menos con los excesos que todavía sellan tales controversias.
En la verdadera acepción del término, no nos falta unidad geográfica; sólo debemos traducir políticamente los factores que la manifiestan a través del *Brasil longitudinal*.

[Arriba]

CAPITULO VIII
Aspectos decisivos del Brasil de la Cuenca del Plata y del Brasil Amazónico

Acciones neutralizantes del Brasil de la cuenca del flota sobre la fuerza concéntrica de dicha cuenca. - Potencial centrípeto del Amazonas en lo que se refiere a la inestabilidad boliviana y colombiana.

Nadie puede negar a las cuencas hidrográficas el papel que les incumbe en la caracterización y en la delimitación de ciertas regiones, pues la cuenca

hidrográfica, con la red de sus afluentes, forma fisiográfica y económicamente la región que surca.

Hay regiones que no pasan más allá de la cuenca del caudal que les corroe el modelado. Los aspectos geográficos que la rodean no crean ningún otro arbitrio para el intercambio de los productos. Nada neutraliza las acciones concéntricas engendradas por la red hidrográfica y por la propia cuenca. Una suerte de fatalismo arrastra todas las cosas.

Sin embargo, las excepciones a ese caso general son cada vez más numerosas. Debe contarse, la mayoría de las veces, con determinadas circunstancias adyacentes y que pueden intervenir como verdaderos factores geográficos, modificadores del dinamismo centrípeto de las cuencas hidrográficas.

Y esos factores son mucho más frecuentes y completos de lo que se pueda pensar a simple vista si se considera, además de otros aspectos, la influencia creciente que los medios de comunicación asumen en los vastos dominios de la geografía política.

El Brasil de la cuenca del Plata y el amazónico nos ofrecen dos casos característicamente diferentes y manifestados en tal posición geográfica que constituyen, con el litoral atlántico que nos toca, la expresión misma de la influencia continental del Brasil.

Acciones neutralizantes sobre la cuenca del Plata

El Brasil de la cuenca del Plata nos ofrece un ejemplo notable de las acciones neutralizantes sobre el poder concéntrico de las cuencas hidrográficas.

Como se sabe, la cuenca del Plata comprende el curso superior de tres de sus principales afluentes en tierras brasileñas: el Uruguay, el Paraná y el Paraguay, que penetran profundamente en nuestro territorio, y tres de los principales afluentes orientales del Paraná lo surcan extensamente, desde

los contrafuertes occidentales de la sierra del Mar.

Es conocido igualmente el esfuerzo formidable de la política de comunicaciones de las naciones del Plata propiamente dicho. Por un lado, la explotación sistemática de las vías fluviales, bien atendidas en sus medios de transporte, en el dragado y en el régimen portuario; del otro, las comunicaciones ferroviarias duplicando y uniendo las comunicaciones fluviales. El estudio, aunque superficial, de una carta argentina, desde que se determina la cuestión del entrelazamiento de las comunicaciones fluviales y ferroviarias, convence fácilmente de cuan reforzado se halla el poder concéntrico de la cuenca del Plata.

Ese esfuerzo responde, por sí mismo, a las tendencias centrifugas que amenazan la cuenca del Plata.

Primeramente aparece la mala posición de la desembocadura del Plata que, por simple cuestión de latitud, se torna secundaria, especialmente con respecto a los puertos de Santos y San Francisco. Después, el dominio de la bandera argentina en aguas de dicha cuenca, pues los países mediterráneos (Paraguay y Bolivia) desearían disponer de nuevos caminos para el Atlántico.

Finalmente, las comunicaciones ferroviarias brasileñas, cuya importancia es cada vez mayor, a pesar de las vacilaciones de nuestra política de vialidad e innumerables causas disociadoras.

Principalmente esta última razón constituye el aspecto decisivo del problema. Aunque muy débil, la línea de San Pablo -Río Grande representa bien, si tomamos en cuenta otros factores, el papel de espina dorsal del Brasil de la cuenca del Plata. Su existencia, duplicando la vía marítima y las uniones ferroviarias con el litoral (San Pablo - Santos, Punta Grossa - Paranaguá, Puerto de la Unión -San Francisco, Santa María - Porto Alegre, San Gabriel - Río Grande), por lo menos impide que el Plata ejerza su influencia libremente en territorio brasileño. El ferrocarril Noroeste

completa el cuadro, llevando a las proximidades de Corumbá los rieles brasileños, a la margen misma del río Paraguay, del cual hace mucho dejamos de ser tributarios, y con el cual ya comenzamos a competir, si no económicamente, por lo menos políticamente.

Y la obra está apenas esbozada.

Se tendrá todavía que consolidar la línea San Pablo - Río Grande, aumentándole el rendimiento, y unir el océano al Paraná, prolongando las líneas de Punta Grossa al puerto de Guaira y del puerto de la Unión a Foz del Iguazú; finalmente, consolidar el ferrocarril Noroeste en toda la extensión del término, poniéndolo a la altura de soportar en buenas condiciones el transporte de los productos mediterráneos, del Paraguay y de Bolivia.

No hay duda que son extensiones muy grandes para quien difícilmente va manteniendo lo que existe. Pero es un deber político que incumbe al Brasil, no sólo desde el punto de vista nacional, sino también continental.

El fatalismo geográfico de las cuencas hidrográficas es todavía uno de los preconceptos de la vieja geografía que se dividía en compartimientos estancos, como ser la geografía física, la política, la económica, etcétera. En los dominios de la ciencia geográfica moderna ya no caben fatalismos. Es la ciencia integral por excelencia. El caso de la cuenca del Plata y el de las comunicaciones del sur del Brasil son una prueba evidente.

Potencial centrípeto del Amazonas

La cuenca amazónica, al contrario de la del Plata, representa el caso típico de las cuencas hidrográficas que por sí solas pueden caracterizar una región.

Su esfera de influencia asume proporciones inmensas, tanto por la extensión del territorio que alcanza como por la variedad de las

circunstancias geográficas que abarca.

Hacia el Sur por medio del Madeira, alcanza de lleno el altiplano boliviano con los tres principales afluentes de ese río, que son el Mamoré, el Beni y el Madre de Dios. Cumple recordar que estos dos últimos pueden ejercer influencias de carácter transandino, pues sus valles llegan frente al paso de Santa Rosa.

Hacia el Oeste ofrece, frente al nudo de Paseo, dos valles característicamente andinos por el desarrollo longitudinal de sus cursos —el de Ucayali y el del curso superior del Marañón—. Sobre la importancia de ese hecho no es preciso insistir si se considera la influencia política y económica del territorio peruano. Todavía debe mencionarse el Putumayo, en dirección recta hacia el nudo de Pasco, precisamente el centro de dispersión que, por sí solo, define la inestabilidad geográfica del extremo noroeste del continente, y que el valle de aquel río podrá decidir para las bocas del Amazonas.

Además, es interesante recordar el papel que el río Negro está llamado a representar en esa misma inestabilidad geográfica, sea prolongada por el Vaupés su zona de influencia, alcanzando así, indirecta y simultáneamente, las nacientes del Orinoco y del Magdalena, sea encarado en su curso superior (Guainia), en que el Casiquiare lo comunica con el Orinoco. No hay duda de que el río Negro transmite, con rara propiedad, la influencia del Putumayo sobre el centro de dispersión (nudo de Pasco), característico de la inestabilidad geográfica colombiana.

Hacia el Norte, el río Branco se aproxima a los nacimientos del río Caura, afluente del Orinoco, y el Trombetas más al Perú, convergen hacia el rico altiplano, donde pacen los más herniosos rebaños de la América del Sur.
La simple descripción geográfica precedente expresa bien el grado, la extensión y la variedad de la influencia de la cuenca amazónica.

En primer lugar, ejerce una decisiva atracción sobre el rumbo de las dos

grandes inestabilidades geográficas continentales (el altiplano boliviano y el centro de dispersión colombiano). Representa, en ese sentido, una verdadera fuerza homogeneizadora, asignando al cauce inmenso del Amazonas el papel de péndulo regulador de las oscilaciones de aquellos territorios.

En segundo lugar, su influencia se hace sentir a través de los pasos andinos, sobre los propios valles longitudinales de la cordillera, o sea sobre la vertiente del Pacífico.

En cuanto al altiplano boliviano, el Madeira - Mamaré convirtió en realidad la capacidad transportadora del Amazonas y el camino Yungas - La Paz tiende a atraer las fuerzas económicas que desembocan por el paso de Santa Rosa.

El nudo de Pasco ya inició el ejercicio de su papel funcional como modalidad de los pasos andinos. Allí tenemos la línea mixta Lima - Iquitos (vía Ucayali) e Iquitos, equipada con una base aérea de primer orden.

Faltan el Putumayo y el Negro, cuyos valles quedan a la espera de la influencia de los transportes modernos, para entrar definitivamente en función.

Creemos que lo dicho es suficiente para caracterizar el Amazonas como potencial centrípeto.

Tócale al Brasil adquirir conciencia de esa formidable realidad geográfica. En sus manos está el curso del Amazonas, el majestuoso desenlace de todo el drama económico que se prepara en los bastidores del soberbio anfiteatro amazónico del cual hemos recorrido a largos pasos sobre la carta geográfica.

[Arriba]

CAPITULO IX
Expresión Continental del Brasil

La variedad de los transportes y nuestro tipo continental. -Los imperativos fisiográficos y la red aérea sudamericana. -Fuerza coordinadora del Brasil longitudinal.

El hecho decisivo, cuando se contempla el conjunto del territorio brasileño, engarzado en la masa continental sudamericana, reside en las notables posibilidades de vialidad ya en franca manifestación práctica, que se traducen, sea en la neutralización del poder concéntrico de la cuenca del Plata, sea mediante la fuerza de atracción del Amazonas, sea en la capacidad coordinadora del litoral atlántico en relación con esas dos altas manifestaciones de potencial económico y político que el Brasil tiene en sus manos.

Con el estudio de ciertos aspectos agrupados en este último capítulo se completará el cuadro de la proyección continental del Brasil.

Los transportes y nuestro tipo continental

Quien observe las grandes líneas, las líneas capitales, o sea las que señalan las divisorias de aguas y los valles principales de las cuencas hidrográficas de nuestra masa continental, llega fácilmente a la conclusión de la importancia que asume la yuxtaposición juiciosa de varios medios de transporte en las relaciones políticas y económicas entre los Estados sudamericanos, así como entre las subdivisiones de cualquiera de esos países.
Nuestra hidrografía es de las más caprichosas que se pueden imaginar. Del mismo modo, nuestra 'orografía presenta aspectos que varían desde el tipo marítimo del macizo brasileño y sus ramificaciones, hasta las formaciones andinas, donde existen picos cubiertos de nieve.

Y todo esto sucede a través de extensiones enormes, desarrollándose preferentemente en el sentido de los meridianos, donde los fenómenos

orográficos se intercalan con los fenómenos hidrográficos, muchas veces bajo las formas más bizarras.

Por lo demás, la multiplicidad de los transportes es lo que se observa cuando una región cualquiera de nuestro continente -entra en franco progreso.

El sistema de vialidad argentino nos da un ejemplo perfecto si consideramos la conjunción de sus comunicaciones fluviales y férreas. Además, debemos recordar que la aviación multiplica esos sistemas, por lo menos en las direcciones de Asunción y Santiago de Chile, y que todo el sistema se vincula con las vías marítimas.

La conjunción ferrofluvial representada por el Madeira - Marnoré nos presenta otro caso digno de mención.

Allí tenemos la solución de continuidad en la navegación fluvial, suplida por la línea férrea entre Porto Velho y Guajará Mirim. Ese conjunto ha servido, al menos, como desahogo económico a Bolivia mediterránea.

En nuestro territorio podemos citar dos de esos casos, los más evidentes: el de la navegación del alto y medio San Francisco, la que une la punta de rieles de Rrapora, en Minas, con la de Joazeiro, que llevan directamente al puerto de Bahía en el litoral del Atlántico, y el de la articulación que la línea férrea San Luiz -Terezina establece entre una gran parte de los lugares apartados de los Estados de Piauí y Ceará, y el Atlántico, por el contacto de aquella vía con el eje fluvial del Paranahyba, prácticamente navegable hasta Amarante o un poco más arriba.

Esos dos casos bastan como ejemplos si tenemos en cuenta, principalmente, en cuanto al segundo, la red caminera como factor decisivo para cooperar con las vías fluviales, cuando son empleadas como líneas de transporte. Y si actuásemos un poco *a priori* en esa cuestión de comunicaciones, o sea yendo al encuentro y forzando los acontecimientos

en vez de ser arrastrados por ellos, entonces esos ejemplos se tornarían de indiscutible elocuencia.

Cualquiera que medite sobre el conjunto de esos ejemplos podrá sentir toda la economía dinámica de la vertiente atlántica, entretejida en el telar de la multiplicidad de los medios de transporte (carreteros, fluviales, marítimos, ferroviarios, de cabotaje y transoceánicos).

Ahora tenemos una nueva y magnífica oportunidad para comprobar aún una vez más la importancia de la variedad de los transportes en el caso de nuestro tipo continental.

Se trata del servicio aéreo postal y de pasajeros de Lima a Iquitos, ya en pleno funcionamiento. La organización y montaje de este servicio, establecido desde mediados del año 1929, merece especial atención desde el punto de vista en que nos colocamos.

En efecto: el viaje se hace en cuatro tramos, a saber: Lima-Oroya, por ferrocarril; Oroya a San Ramón, por automóvil; San Ramón a Misiseia, por avión (escala en puerto Bermúdez), y Masiseia a Iquitos, por hidroavión.

Esa sucesión de distintos medios de transporte permite hacer en 23 horas y 30 minutos un viaje que anteriormente exigía 25 - a 30 días, y pone una de las capitales del Pacífico en contacto directo con el Atlántico, vía Amazonas.

Si no fuese por la conjunción de los medios de transporte (ferrocarril, automóvil, avión o hidroavión), con seguridad no se conseguirían los resultados prácticos que se están alcanzando.

Condiciones naturales adversas y condiciones atmosféricas desfavorables obligan a utilizar varios medios. Además de ello, las distancias y la ausencia de recursos son tales que las líneas férreas, en lugares donde en otras circunstancias serían suficientes simples campos de aterrizaje, deben

constituirse en verdaderas bases, con todo su complejo organismo. Masiseia, por ejemplo, es una verdadera base aérea: establece así la unión del trecho recorrido por hidroavión (Masiseia - Iquitos), con la navegación por avión (Masiseia -Puerto Bermúdez), y debe poseer todos los recursos de repuesto en material y personal. La base de Iquitos, además de todo ese organismo, dispone de una poderosa estación de radio.

Según nuestro modo de ver, ésta es una lección de primer orden. Nos parece que en vez de planes separados de comunicaciones marítimas, terrestres, fluviales, aéreas, etcétera, deberíamos tener un plan de conjunto, combinando las posibilidades que nos ofrecen todos los medios de transportes proporcionados por la industria moderna.

Ni el avión ni el hidroavión por sí solos serían suficientes para resolver todos nuestros problemas, a pesar de sus inmensas posibilidades, del mismo modo que las solas líneas férreas y camineras serán insuficientes para solucionarlos.

Nuestra influencia se hace sentir en ambos compartimientos de las cuencas amazónicas y del Plata, en los pasos andinos que unen la cuenca amazónica al litoral del Pacífico, y en la faja del litoral de nuestro territorio.

Sobre esa base, teniendo en cuenta tanto los intereses internos como los continentales, es que deberíamos trazar nuestra política de comunicaciones, que, para responder a todas las necesidades, cualquiera que fuesen las circunstancias en juego (condiciones meteorológicas, recursos locales, extensión de las etapas y sus condiciones topográficas, financiación, etcétera), debe recurrir a todos los medios de transporte.

Además, cumple reconocer que ello ya está esbozado en toda nuestra vialidad actual. Aún le falta, empero, la necesaria sistematización para obtener de ella todo el rendimiento.

Con lo que ya existe, fácilmente se podrá llegar a la organización de una

red mixta en que todos los medios de transporte estén perfectamente vinculados entre sí, y en que se realice la coordinación de los transportes, impuesta por nuestro tipo continental.

Pero lo que no se puede negar es que, dados los aspectos geográficos sudamericanos que hemos estudiado —como aspectos esenciales o como signos de inquietud política—-, solamente mediante el empleo de los distintos medios de transporte podrá el Brasil reflejar toda la fuerza de su inmensa proyección coordinadora en el escenario de la política y economía continental, tal como sin duda alguna le concierne.

Imperativos de la red aérea sudamericana

La red aérea sudamericana es otra prueba de la proyección coordinadora del Brasil en la vida internacional del continente, dada la influencia decisiva de ciertos imperativos fisiográficos.

A pesar de todos los progresos de la aviación, es por demás sabido que las rutas aéreas deben ser jalonadas por líneas del terreno.

No es, como puede parecer a primera vista, una cuestión de orientación del vuelo. Hoy los progresos de navegación aseguran a los aviadores los recursos para que se mantengan en las rutas establecidas.

Se trata, simultáneamente, de una serie de circunstancias que deben ser atendidas para que los vuelos se realicen en las mejores condiciones posibles, como los aspectos meteorológicos a ser encarados y las cuestiones relativas a determinados recursos locales que influyen en la elección de los campos de aterrizaje, normales o eventuales, o de las bases aéreas.

En el continente sudamericano tales características de la aviación se manifiestan de un modo preponderante. Por un lado, está el desarrollo del territorio a lo largo de los meridianos, cuya escala de latitudes debe ser recorrida; por el otro, está la faja central con todos los sorprendentes

caprichos de la vertiente atlántica, desde el verde "infernal" de los bosques amazónicos hasta las manifestaciones orográficas del altiplano central y su repercusión en las direcciones del océano.

Al considerar estas particularidades geográficas de nuestra masa continental y las circunstancias a que procuran atender las rutas aéreas con respecto al territorio que deben cubrir, resulta evidente cuánto de imperativo tienen nuestras características fisiográficas para establecer una activa y eficiente red aérea.

Es innegable que nuestras vías aéreas deben ser señaladas, de un lado, por las fajas del litoral, y, del otro, por los grandes afluentes de nuestras dos inmensas cuencas hidrográficas.

En efecto: a tal conclusión se llega observando por un momento el tránsito aéreo sobre territorio sudamericano.
El litoral del Pacífico y los valles longitudinales andinos encauzan toda la circulación aérea para servir a las regiones de la vertiente del Pacífico. Esas líneas longitudinales son las que orientan los vuelos del *Servicio Aéreo del Ejército de Chile*, de la *Seadt* de Colombia, de la *Fawcet Aviation Company* del Perú, del *Servicio Aéreo de la Marina Peruana* y de una parte de la *Compañía Lloyd Aéreo Boliviano*.

Al litoral atlántico le incumbe el mismo papel. Así lo confirman prácticamente las líneas Nueva York - Río de Janeiro - Buenos Aires (Nyrba), Natal-Porto Alegre (Cóndor) y Natal-Buenos Aires (Lactecoere).

En cuanto al tránsito en la faja central del continente, está francamente señalado por las líneas fluviales de las dos cuencas atlánticas.

En la cuenca del Plata tenemos la red de Buenos Aires - Asunción y Buenos Aires - Santiago de Chile (Lactecoere) y en la cuenca amazónica algunas líneas del Lloyd Aéreo Boliviano y la reciente línea mixta Lima - Iquitos, aprovechando el nudo de Pasco para transportar la cumbre de los Andes y,

vía Ucayali, llegar al Amazonas *como un primer transbordo de la vertiente del Pacífico sobre la del Atlántico en la región amazónica*.

Y como más interesante que todo, hay que mencionar la línea Nueva York - Buenos Aires, la que fue ruidosamente inaugurada por un magnífico vuelo de Lindbergh de Miami a La Habana.

Esa línea sigue al principio las vías aéreas de la vertiente del Pacífico recorridas por las demás y después da vuelta por el *paso de Santa Rosa* (altiplano boliviano) hacia la cuenca del Plata, siguiendo el Pilcomayo rumbo a Buenos Aires. Confirma, así, ambas servidumbres fisiográficas mencionadas.

Para concluir con esos puntos de vista, notemos cuánto nos incumbe en la explotación de las posibles líneas de la red aérea sudamericana, aun dejando de lado la explotada argumentación de que el Brasil es la cuna de la navegación aérea.

Bajo nuestra bandera están los aspectos geográficos más decisivos de la masa continental sudamericana.
Poseemos la mayor parte de la cuenca amazónica y, con ella, el control de todas sus posibilidades como vía de comunicación, inclusive de los transportes que llegan de la otra vertiente continental. Podemos tener, así, en la parte sur de nuestro litoral y mediante posibles líneas de penetración hacia el Oeste, una marcada influencia neutralizadora de las actividades politicoeconómicas de la cuenca del Plata. Y, en virtud de nuestro extenso litoral, podemos aunar todas las manifestaciones de aquel control y de esta influencia, prestándoles la necesaria cohesión.

Dadas nuestras grandes dificultades para el tránsito terrestre (gran número de obras de arte, distancias considerables, saneamiento, etcétera), ¿qué papel podrá desempeñar la aviación para dar un sentido práctico a los aspectos geográficos decisivos del continente y que están en nuestras manos? ¿Hasta dónde llevaremos este sentido práctico si con los medios

aéreos completamos lo que ya tenemos realizado en otros dominios de los transportes.

Fuerza coordinadora del Brasil longitudinal

Examinadas, y consecuentemente admitidas, ciertas manifestaciones geográficas de la masa continental sudamericana, así como del territorio brasileño, manifestaciones que venimos poniendo de relieve, resalta de modo indiscutible la importancia de nuestras comunicaciones longitudinales, sea desde el punto de vista de la unidad brasileña, sea como consecuencia de la proyección coordinadora del Brasil desde el punto de vista continental.

En una breve recapitulación podemos resumir esas manifestaciones en pocas palabras.

"En primer lugar, las grandes líneas de la masa continental —las cumbres de los Andes— dividiéndola en dos vertientes, de las cuales la del Este accionada por los dos compartimientos de dos inmensas -cuencas: la del Amazonas y la del Plata.

Luego, el hecho de que esas dos cuencas se unan, en forma de un pivote, en las formaciones de la Cordillera —el altiplano boliviano—, a partir del cual los caudales de aquellas cuencas se colocan en evidente antagonismo.
Después, la permeabilidad de las cumbres andinas, representada por los pasos y "nudos" como líneas de menor resistencia que pueden ser transpuestas por la riqueza que, de la vertiente occidental, es atraída como consecuencia del dinamismo de la vertiente atlántica.

Finalmente, el predominio de la cuenca amazónica sobre la del Plata, impuesto por la fuerza centrípeta del Amazonas en relación al inmenso anfiteatro amazónico, y por las energías neutralizantes producidas por el litoral atlántico, y que gravitan sobre la cuenca del Plata a causa de la mala situación de su desembocadura.

Por otro lado, esas manifestaciones geográficas presiden una serie de fenómenos que se pueden considerar como capitales.

La inestabilidad geográfica de ciertos territorios, siendo uno de ellos el boliviano, sujeto a las condiciones mineras de los Andes y carcomido por la economía amazónica y la del Plata; el colombiano, oscilante entre las influencias directas de dos océanos e inmediatas de la expansión yanqui, desencadenada a través de la incubadora del mar de las Antillas; el uruguayo, más o menos indeciso todavía entre la identidad económica con el territorio brasileño y las solicitudes politicomilitares del Plata.

La variedad de los transportes es otro orden de esos fenómenos revelados por las circunstancias que caracterizan el problema vial y que, para ser vencidos, exigen el arbitrio de la conjunción de todos los medios.

Por fin, cierto fatalismo en el establecimiento de las redes de circulación, principalmente en cuanto a las aéreas, provenientes, sobre todo, de imperativos fisiográficos bien marcados.

En el conjunto de esos fenómenos incumbe al territorio brasileño la mayor participación a causa de la región amazónica y de Mato Grosso que prolongan sus extremidades norte y sur, en convergencia sobre el propio centro de la masa continental.

La zona amazónica, por las naturales posibilidades de transporte del Amazonas, vale por lo que éste representa.

La zona de Mato Grosso, por su posición, prolongando territorios del litoral, permite, por vías terrestres establecidas en concordancia, un gran poder de transporte de las regiones mediterráneas hacia el mar.

Actuando como un poderoso imán, nuestro litoral se arquea, según los segmentos jalonados respectivamente por los puertos de San Francisco -

Santos, Río de Janeiro - San Salvador, Natal - Belem, ofreciendo así tres superficies de contacto a las rutas de circulación marítima del Atlántico sur.

El segmento San Francisco - Santos obra contra la fuerza concéntrica de la cuenca del Plata, mientras que en el segmento Natal - Belem, Natal constituye el campo de aterrizaje espontáneo para los vuelos transatlánticos, y Belem es el desaguadero de todo el potencial centrípeto del Amazonas.

El segmento Río de Janeiro - San Salvador señala, en la costa, la región del litoral que traduce la faja longitudinal de unión de las dos grandes zonas de penetración.

Aún más.

A pesar de toda la proyección coordinadora de esos segmentos del litoral, en relación a las manifestaciones geográficas en que se asientan los referidos fenómenos capitales de la geografía sudamericana, deben considerarse las líneas terrestres que los refuerzan en muchos trechos, rectificando su arqueamiento o señalando el límite oeste de la faja longitudinal de unión o ligando las posibilidades unificadoras de esa faja a la pluralidad de nuestros puertos.

Esas líneas están, de un modo general, definidas por los valles del Paranahyba y del Tocantins, y por los valles del alto y medio San Francisco y del Paranahyba.

Sobre la primera se halla Catalao, que se impone como base aérea de primer orden, de donde se pasa con facilidad a cualquiera de los tres principales valles ya referidos, muy especialmente en el rumbo de Belem (Tocantins).

Sobre la segunda tenemos Pirapora unida a Río de Janeiro, y Joazeiro a

San Salvador. De esos dos puntos jalones resalta la importancia de Joazeiro, que corresponde sensiblemente al centro de dispersión orográfica que se dirige hacia el Este y hacia el Norte, limitadas sus ramificaciones por el litoral que se extiende desde San Salvador hasta San Luiz de Maranhao.

Por un lado, excluido el puerto de Recife, de influencia limitada al litoral, solamente el puerto de San Salvador presenta francas posibilidades de tránsito; en el resto de ese trecho de costa, los puertos o no existen, o existen en estado incipiente, debido a múltiples causas. Por otro lado, debe contarse con que Joazeiro está cerca del punto terminal de navegación del Paranahyba, en cuya margen, a su vez, llegan a Flores f Maranhao) los rieles de la línea férrea San Luiz - Terezina.

Si consideramos todavía que Joazeiro está a las orillas del San Francisco, capaz de reunir en Pirapora gran parte de la producción del norte de Minas Geráes; que está en contacto con la red caminera del Nordeste, por intermedio del camino Petrolina -Leopoldina - Lavras (Pernambuco - Ceará), el que jalonará la prolongación del ferrocarril de Ceará y, por último, que Joazeiro está unido por excelente vía férrea con el puerto de San Salvador, tendremos bien caracterizada la importancia de Joazeiro en el sistema de nuestras comunicaciones longitudinales.

Es, pues, evidente, la capacidad de atracción y coordinación del litoral atlántico bajo nuestra bandera, en relación a la de penetración de las extremidades norte y sur de nuestro territorio y en forma terminante por la faja longitudinal que terminamos de definir.

Esa suerte de barra imantada se muestra así capaz de actuar sobre los dos compartimientos de la vertiente atlántica, por medio de sus dos espigones de penetración, inclusive llevando su influencia a un mismo tiempo económica y política hacia más allá de los pasos andinos, hasta la vertiente occidental del continente.

Dos palabras finales

Consideradas las circunstancias secundarías de la vertiente del Pacífico y la permeabilidad de los Andes, es en la vertiente atlántica donde culminan los aspectos decisivos de la fase política sudamericana.

El escenario y los actores asumen allí el máximo de exuberancia en sus recíprocas relaciones; mayor extensión y diversidad de territorio; más amplio y más vivo contacto de los dos grupos étnicos; mayores las influencias exteriores de allende el mar.

Es así que, de todo lo que hemos visto, resulta, en último análisis, la oposición de las dos grandes cuencas, o sea la de los intereses de todas clases que ellas representan.

Cuanto más necesaria es la obtención de equilibrio estable de parte de las fuerzas políticas que se van adaptando al territorio, más se revelan los efectos disociadores causados por ese antagonismo geográfico.

Dichos efectos se van mostrando cada vez más exigentes en la proporción que intervienen los más diversos aspectos económicos, cuanto más entran en juego nuevas vías de comunicación y medios de transporte, y a medida que la riqueza se revela y necesita circular.

Después de cuatro siglos de actividad del hombre en esas regiones, todo hace creer que recién se inició la formidable partida politicoeconómica Amazonas versus Plata, en ellas englobadas todas las cuestiones directa o indirectamente ligadas a las respectivas cuencas.

Actualmente, a los principios del segundo siglo de vida autónoma, empiezan las naciones sudamericanas —quizás aceleradas por los complejos acontecimientos del primer cuarto de siglo en que vivimos— a tomar conciencia de los graves problemas que les incumbe resolver.

Hasta ahora sólo se colocaron las fichas en el tablero.

En la cuenca del Plata: características concéntricas, suficiente homogeneidad y densidad de población, facilidades topográficas, condiciones meteorológicas favorables. Los peones se hallan en ventajosa situación inicial. Dominio absoluto de la navegación fluvial por la bandera argentina. Ferrocarriles en combinación con las vías navegables procuran compensar la mala situación relativa a la desembocadura del Plata. Ambos medios de comunicación drenan hacia Buenos Aires, como distribuidora, la economía de los Estados mediterráneos, y llevan la influencia del Plata hasta los valles longitudinales de los Andes.

En la cuenca amazónica sucede todo lo contrario. Floresta tropical inmensa, excéntrica con respecto a las zonas de irradiación de la política brasileña, debido a lo precario de las comunicaciones longitudinales. La tierra, aun divorciada de los hombres, pequeños todavía para abarcar su grandiosidad. A no ser la navegación fluvial que sigue los rumbos excéntricos de Amazonia, sólo existe el Madeira - Mamoré, perdido en las profundidades del "Infierno Verde", como único peón sabiamente colocado por mano de maestro.

Todavía hay que contar, en favor de los designios de la cuenca amazónica, con el sistema ferroviario que entronca en San Pablo,, hacia Santos. Gracias a él, el ferrocarril Noroeste podrá responder a las necesidades de los Estados mediterráneos. Representará la neutralización de las acciones convergentes de las comunicaciones del Plata. Servirá como una excelente protección politicoeconómica al desarrollo de las comunicaciones amazónicas.

¿Cuáles son las demás acciones neutralizantes que se sucederán a cada jugada de la partida, en favor de la cuenca amazónica, notoriamente en retardo con respecto a su antagonista? ¿De qué modo actuarán ciertos factores nuevos, como los surgidos de la aviación comercial, el transbordo de la riqueza andina, la inmigración japonesa, las iniciativas y el capital

yanqui? ¿Qué reacciones políticas surgirán de las tentativas de intervención de esos nuevos factores? ¿Qué papel corresponderá a los Estados mediterráneos en presencia de actividades políticas tan divergentes?".

De la serie de esos interrogantes surge un número infinito de otros. Todos ellos superpuestos dan al contorno del continente sudamericano, por la repetición vertiginosa de las imágenes que provocan, la forma inquietante del propio signo interrogativo...

[Arriba]

APÉNDICE

La Situación Relativa como Expresión Geográfica de Mato Grosso

Cualquiera que estudie los aspectos esenciales de la geografía sudamericana llegará a la conclusión de que una gran parte de ellos culminan en el altiplano boliviano, que se puede considerar coma el centro geográfico de nuestra masa continental, si admitimos esos términos en su más simple acepción.

Por su parte norte pasan los caminos naturales que unen, guiados por las líneas sinuosas de los altos valles andinos, todos los Estados hispanoamericanos, a ambos lados de la Cordillera, caminos que el altiplano boliviano puede cerrar si de las Antillas llegaran influencias extrañas de carácter económico o político, como suele suceder con las de origen norteamericano en el caso del petróleo.

De otro modo, produciendo efectos de la más terrible erosión económica, las cuencas del Plata y del Amazonas se disputan el altiplano boliviano, lucha ésta que ciertos caprichos geográficos favorecen unas veces a una de esas cuencas, y otras veces a la otra.

No se debe negar que el equilibrio político sudamericano se definirá, en un futuro bien próximo, según las oscilaciones del ya famoso triángulo *Cochabamba* (influencias andinas)- Sucre (influencias del Plata)- *Santa Cruz* (influencias amazónicas).

Es de hacer notar, además, que esa gran repartición de las influencias que disocian el significado politicoeconómico del país boliviano sufre modalidades, permite variantes que se orientan hacia la base *Sucre - Cochabamba,* modalidades o variantes que *Santa Cruz* todavía no puede neutralizar; por eso es que homo-geneízan dos grandes fuerzas —la atracción de Buenos Aires y la del canal de Panamá— frente a las cuales la capacidad de transporte del Amazonas, simbolizada por ahora en la precaria vía Madeira - Mamoré, poco representa.

Profundizando más la cuestión, se siente, a pesar de todo, que le tocará a Santa Cruz las probabilidades para que el valor económico y político del altiplano boliviano se polarice en Santa Cruz, invirtiéndose los papeles de Sucre, y especialmente de Cochabamba, los que se transformarán en centros de convergencia hacia Santa Cruz.

En el conjunto de esas circunstancias es fácil deducir el alto valor de las comunicaciones brasileñas en lo que representan por sí mismas, y, más aun, por la repercusión internacional que de sus redes se irradiará cuando estén convenientemente encaradas las formas de su expresión.

Por un lado, la riqueza del transporte fluvial amazónico, cuya llave tenemos en nuestras manos, sin que olvidemos el valor inmediato de sus posibilidades, si se consideran a la luz de la diversidad de los medios de transporte, principalmente el avión y el hidroavión.

Por otra parte, y esto es mucho más importante, la capacidad neutraliza dora de nuestro litoral sur sobre la expresión concéntrica del potencial del Plata.

Cerca de cinco grados al sur del paralelo de Santa Cruz le ofrecemos el puerto de Santos, cuya capacidad tiende a ampliarse, como ya está sucediendo con el aumento de accesos a la ciudad de Santos.

Si bien es cierto que, fatalmente, sobrevendrán dificultades técnicas a la realización total de la unión Santa Cruz - Santos, no es menos exacto que ella quizá sea el acto de más profunda significación política en los tiempos actuales.

No sólo porque va directamente al altiplano boliviano, donde se desatará el nudo de múltiples aspectos políticos interesando a todos, principalmente a la nación boliviana, convertida en mediterránea después de la amputación causada por la Guerra _del Pacífico, como también porque afectará de cerca la política de comunicación del Plata, cuyo último golpe todavía en suspenso se traduce en la conocida "Convención Carrillo - Gutiérrez".

Tal vez razones de ese orden, más que de cualquier otro, hayan conducido la política brasileña a la solución del Madeira -Mamoré, y a las consiguientes providencias en otros departamentos de la actividad nacional.

También hay que reconocer la urgencia que tenemos en encarar de frente tan grave problema. Las características brasileñas, tanto políticas como económicas, resultantes de su tradición histórica como de su situación geográfica, determinan un verdadero imperativo para el Brasil, al cual, naturalmente, su política no podrá escapar.

Para expresar mejor esa afirmación podríamos decir que para la política brasileña, Bolivia de este siglo es el Uruguay del siglo pasado, agravando las cuestiones por la colocación de ese foco de controversias políticas sobre el propio flanco del territorio brasileño en su parte más sensible, dada la naturaleza viva de nuestras fronteras sudoeste y sur. Para completar este esbozo es preciso no olvidarse del territorio paraguayo, especie de prolongación de toda la angustia concentrada en el territorio boliviano.

Es en ese cuadro que tratamos de encarar la importancia geográfica de Mato Grosso.

En esa moldura es donde sobresale la importancia del bajo relieve de sus pantanos, como del alto relieve de la faja de alturas que la sierra del Mar adelanta hasta esos confines occidentales de nuestro territorio.

Mato Grosso es la superficie de contacto de la civilización brasileña con el conjunto de los problemas de toda clase que se producen en torno de nuestras fronteras vivas del sudoeste. Y el sur de Mato Grosso se puede definir muy bien como la futura plataforma donde recibiremos todo lo que hubiera que transportar para Santos.

A este respecto, la zona *Corumbá - Campo Grande - Punta Pora* ha de tener, en un futuro no remoto, la significación político-económica de un Santos mediterráneo.

Pese a todo el valor restante de Mato Grosso, lo que es indudable, sea por la explotación sistemática del manganeso o de los yacimientos de metales preciosos y mantas petrolíferas, sea por la invasión del café paulista que avanza decididamente hacia el Noroeste, sea por el tesoro fantástico de su vertiente amazónica, no hay duda que de su situación geográfica emanará la ruta más brillante de su proyección como entidad política y económica.
Y es tal la importancia de la situación de Mato Grosso, que sólo a partir del momento en que la política nacional la hubiera absorbido completamente, comenzará Mato Grosso a representar el papel que le compete en el escenario brasileño y, por ello, en el tablado continental.

Y hay un hecho más, en apariencia de carácter meramente económico, que contribuye a acelerar el surgimiento político-económico de Mato Grosso. Ese hecho es el desarrollo rápido del noroeste paulista invadido por el cafetal y por el ganado caballar de ricas estancias, fuera de mil otras actividades, gravitando todas e torno del potencial de los saltos del

Avanhandava y de Ytapura.

La transformación de esas energías paulistas en un mayor relieve de Mato Grosso está característicamente esbozada en las miradas que la política brasileña acaba de lanzar hacia tan lejanos parajes.

Se ligará Punta Pora a Puerto Murtinho y se establecerán dos transversales (Bella Vista - Miranda y Punta Pora - Campo Grande) uniendo los transportes de aquella unión carretera con la vía férrea Tres Lagoas - Puerto Maracajú (trecho sur) y de Aquidabana. Se reforzará la solución de ls problemas portuarios en las márgenes del Paraguay —todo eso no es sino un comienzo para apropiarse de la zona a que nos referimos: Corumbá-Campo Grande - Punta Pora-, de acuerdo con el papel funcional que le incumbe por su propia situación geográfica.

Y ese papel, dadas las circunstancias de la parte sur del territorio de Mato Grosso y los problemas internacionales que la rodean, es de lo más complejo, pues abarca al mismo tiempo y de modo concéntrico la esfera económica, política y militar.

Como superficies de rozamiento, nuestras fronteras del Sur buscan mantenerse en el grado alcanzado hasta ahora, al mismo tiempo que las del Sudoeste, precisamente, las que coinciden con las fronteras del sur de Mato Grosso, tienden a aumentar de intensidad en la misma proporción en que nuevas energías van surgiendo a su alrededor o entrando en juego, llegadas de otras direcciones.

En esta forma es como el Mato Grosso resume uno de los: más interesantes capítulos de la política brasileña, cualquiera sea la modalidad con que se encare esa misma política, ya se-trate de la producción, de las comunicaciones o de los transportes, de política interna o externa.

[Arriba]

Mato Grosso y la Política Continental del Brasil

Ya tuvimos, cierta vez, oportunidad de caracterizar la situación relativa como expresión geográfica de Mato Grosso. No sólo por contener los límites de nuestro país con los dos países mediterráneos sudamericanos, como por ser la prolongación del empuje paulista hasta las barrancas del Paraguay, y, además, por la participación en los destinos del Amazonas, la situación aludida es la verdadera definición del papel continental de las tierras de Mato Grosso en el sentido político y económico.

Mato Grosso es así la gran esquina de nuestro territorio en plena corazón de la masa continental, allá donde se cruzan los más graves problemas resultantes de la competencia entre el Plata y e! Amazonas, y donde el Atlántico encuentra uno de los más profundos y acertados puntos de aplicación para su antagonismo con respecto al Pacífico.

Bien se ve la necesidad de recordar esos conceptos, ahora que la realidad de la Mayrink - Santos y el proyecto de Santa Cruz - Corumbá comienzan a dar cuerpo a la proyección continental de Mato Grosso, surgiendo como factores capaces de marcar la iniciación de la era matogrosense.

El contacto que poco a poco se esboza entre el altiplano boliviano y el Atlántico, a través de las comunicaciones brasileñas, es un hecho que merece la necesaria divulgación, a causa de la importancia geopolítica que reviste, particularmente por el relieve que da al extremo sudoeste de nuestro territorio, donde el puerto ele Santos repercutirá sobre la forma de uno de los más curiosos puertos interiores fluviales: Corumbá.

Corumbá, en lo recóndito del territorio nacional, traducirá la poderosa fuerza de atracción del Atlántico sur, al mismo tiempo que motivará la segunda transcontinental sudamericana, si se considera la concordancia de la unión Santa Cruz-Corumbá con las comunicaciones ya existentes y unidas por La Paz.

Mato Grosso debe constituir así uno de los capítulos esenciales de la

política del nuevo Estado brasileño; sin exagerar, puede resumir la mayor y la mejor parte de la proyección continental del Brasil*.

Proyección continental del Brasil y proyección continental de Mato Grosso son casi la expresión de una misma serie de hechos geográficos. Por lo menos, es en la situación geográfica donde convergen esos hechos con toda su inmensa repercusión en el escenario sudamericano.

Y ese interés de carácter nacional que Mato Grosso asume por su situación geográfica es asunto que, si considerado, no debe tener solución de continuidad; más aún, debe ser intensificado de manera a no dar tiempo a neutralizaciones originadas por intereses representativos de los antagonismos en presencia.

Es tal la importancia de Mato Grosso, por su situación geográfica, que bien puede definir la política continental del Brasil.

El relieve *que* Mato Grosso comienza a tener en las reflexiones de nuestra política, tanto interna como externa, es de los mejores síntomas del nuevo sentido con que vamos atendiendo viejos imperativos de orden geográfico.

Sin *espíritu geográfico* no es posible la apreciación prudente de los problemas de gobierno, por lo menos en la actualidad. La ciencia geográfica se desenvuelve de tal modo, que se adapta a todas las múltiples formas de las actividades humanas. Así como siempre se dijo que la química está presente en todas las manifestaciones de la vida, se puede decir ahora que la ciencia geográfica se halla en el fondo y en la esencia de todos los problemas políticos y sociales.

Las denominaciones dadas a los desdoblamientos de la ciencia (geografía física, humana, económica, militar, política, etc.), indican la notable capacidad de adaptación de la más general de las ciencias a la complejidad de la vida moderna.

Lo que sucede con Mato Grosso, como decíamos, es la mejor prueba de que comeríamos a encarar los problemas nacionales *geográficamente*, lo que equivale a decir que comenzamos a prestar un criterio científico a nuestras decisiones de gobierno.

* Lo que actualmente se llama "Pacto Amazónico". (Nota del Editor.).

Hasta ahora sólo veíamos los aspectos negativos del *espacio geográfico* delimitado por los límites territoriales de Mato Grossa (bajo índice demográfico y disociación entre la parte norte y la parte sur). Del mismo modo, sólo veíamos los aspectos negativos de su situación geográfica, resumidos todos en el alejamiento con relación a los centros propulsores del país.

De estas apreciaciones unilaterales resultó Mato Grosso entregada a su propia suerte y, consecuentemente, sus inmensas dificultades de gobierno, en lucha contra la extensión y la situación de aquel modo encaradas.

Solamente ahora comenzamos a ver los otros aspectos derivados de la extensión y de la situación geográfica de esos "lejanos parajes".

En la extensión geográfica de Mato Grosso se revela, al igual que si estuviese reducida a un punto, la misma lucha tremenda en el terreno de las rivalidades políticas y económicas que domina el espacio geográfico del Brasil: el antagonismo entre el Plata y el Amazonas. Sus dos inmensas regiones naturales —la del Norte, ligada a la ruta amazónica, y la del Sur, a la del Plata— parece que traducen la síntesis, el resumen de los mismos graves problemas que la oposición de las dos grandes cuencas crean para el Brasil en la América del Sur.

En la situación geográfica de Mato Grosso, la distancia es-el menor inconveniente. La coincidencia de sus límites y de las fronteras del Brasil —con los dos países mediterráneos del continente— define la importancia de su posición geográfica. Todos los problemas resultantes del Paraguay mediterráneo con el tributario-del Plata y de Bolivia mediterránea,

solicitada simultáneamente por el Plata y por el Amazonas, asumen allí el máximo de su intensidad.
Mato Grosso es, así, desde el punto de vista de nuestra política continental, una verdadera miniatura del propio Brasil, símbolo expresivo de nuestros intereses políticos en el continente.

Todo hace creer que nos esforzamos en dar realidad a ese símbolo, en yuxtaponer las acciones de gobierno del estado de Mato Grosso y las del Brasil como Estado. Los mejoramientos proyectados, o en curso en el ferrocarril Central Noroeste, los transportes aéreos cada día más intensos, las medidas de orden político y militar, el intercambio económico con Bolivia y varios otros aspectos de la actividad gubernamental definen bien la tendencia a la yuxtaposición ya mencionada.

Esa es la victoria del espíritu geográfico, del criterio científico sobre los procesos empíricos, espíritu geográfico de que fueron fuertemente dotados Río Branco y Calogeras, y ahora parece generalizarse en una gran parte de los hombres públicos de nuestro país.

Es necesario que las ideas políticas sobre Mato Grosso no queden difusas, y que se manifiesten en medidas de carácter objetivo y de orden general, para lo que la Constitución del 10 de noviembre contiene los necesarios elementos.

Si al tratar las cuestiones en ese sector capital de nuestras actividades políticas, abandonáramos el método de las medias medidas, es indudable que habríamos realizado uno de los grandes hechos de la faz culminante en que se encuentra la Revolución Brasileña.

[Arriba]

¡Hacia el Oeste!

Pocas son las fórmulas que en estos últimos tiempos han tenido la

repercusión que el título de estas líneas, empleado en el discurso del presidente en la noche de San Silvestre. Hay en ella todo el imperativo de una voz de mando y responde a necesidades político - económicos - sociales improrrogables. Comporta, además, temas de los más variados, que su sintética expresión, como fórmula, no deja apreciar a simple vista.

Si bien puede llegar a ser la reproducción de las "entradas" y de las "banderas", la marcha hacia el Oeste no tendrá hoy la misma espontaneidad de aquellos movimientos que la atracción del litoral acabó por detener. Ahora, un movimiento de ese orden tendrá todo el sentido de una contraofensiva de larga envergadura en el terreno político, económico y social. Debe ser planeada, además, en forma integral y organizada metódicamente, pero planeada y organizada sin que se abra lucha con el mar, cuya capacidad de atracción es incansable.

Todas las acciones politicoeconómicas se relacionan directa o indirectamente con el mar. Las migraciones no son más que una especie de mareas humanas. Unas veces es del litoral que ellas parten, otras es al litoral que vuelven. O las migraciones remontan las cuencas que desaguan en el mar, en busca de las divisorias de agua, o transponiendo las líneas orográficas de menor resistencia de las divisiones, bajan por los valles en busca del mar.
El caso brasileño es uno de los ejemplos más sugestivos de esa verdad.

El descubrimiento y la colonización se realizaron exactamente en el marco de esos principios generales. No fue luchando contra el mar, sino aliados al mismo, que los descubridores llegaron a nuestras tierras y los colonizadores definieron tan ampliamente nuestros límites.

Es preciso, desde ya, que no se confunda la concisión de la fórmula con la simplicidad de una partida para el *sertao*.

¡Hacia el Oeste! no es precisamente volver las espaldas al mar y mucho menos empeñarse en una lucha contra él; por más paradójico que parezca, es estrechar la alianza con el mar, ampliando tierras dentro de la

vinculación del litoral.

La faja del litoral que articula nuestro *hinterland* con el mar deberá ser encarada con toda serenidad para la elección acertada de los puntos de partida del movimiento político-económico-social hacia el Occidente, tanto más cuanto que es el Atlántico que baña nuestras costas, océano que encarna la más viva atracción marítima después del descubrimiento del Nuevo Mundo.

Tres de los países andinos tienen cifradas sus mejores esperanzas en el Amazonas, impelidos por la pobreza de articulación de sus costas estrechas, con el Pacífico, cansados por el cabotaje entre el canal de Panamá y el estrecho de Magallanes, atraídos por las bocas del río-mar en contacto majestuoso con el Atlántico. Dos de los países mediterráneos de nuestro continente esperan, hace mucho tiempo, que el Atlántico le extienda los brazos por intermedio de nuestras comunicaciones terrestres. Por otro lado, son innumerables las posibilidades de exportación en los confines de nuestro territorio a la espera de la inteligencia y del brazo del hombre para que tengan valor y encuentren en el mar los rumbos de los centros consumidores.

¡Hacía el Oeste! tiene toda la concisión de las verdaderas fórmulas políticas. Quiere decir, ante todo, comprensión y definición del carácter geográfico del continente y del Brasil. En seguida, comunicaciones, colonización, actividad industrial. A su vez, en esos desdoblamientos se encuentran otros aspectos, ligados a la elección de los medios de transporte, a las cuestiones de saneamiento y educación, a la noción de orden, de urgencia de los asuntos.

¡Hacia el Oeste!, como fórmula política de alto vuelo, debe ser encarada como el resultado de un sistema de fuerzas, como la dirección general de innumerables actividades que vislumbren simultáneamente la solución de los más graves problemas nacionales y la consecución del papel funcional que la extensión y la situación geográfica del Brasil le otorgan en el

continente y más allá del mar.

[Arriba]

BIBLIOGRAFÍA

RATZEL: *El mar como fuente de la grandeza de las naciones.*
CAMILLE VALLAUX: *Géographie sociale.*
LUCIEN FEBVRE: *La trree et la évolution humaine.*
LA BLANCHE: *L'Amérique.*
FALEX: *Amérique.*
SEMPLE: *Influence of geographic environment.*
MALAGRIDA: *El factor geográfico en la política sudamericana.*
W. SCHMIDT: *Geografía económica.*
A. DIX: *Geografía política.*